



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**

**Bruxelles, den 11. oktober 2001 (12.10)
(OR. en)**

12651/01

LIMITE

AVIATION 81

FØLGESKRIVELSE

til: Samlingen i Rådet (transport) den 16. oktober 2001

Vedr.: **SIKKERHED INDEN FOR DEN CIVILE LUFTFART**

Hermed følger til delegationerne den foreløbige rapport fra den tværfaglige ad hoc-gruppe, der blev nedsat efter den ekstraordinære samling i Rådet (transport) den 14. september 2001 under forsæde af Kommissionen og Rådets formandskab i fællesskab.

AD HOC-GRUPPEN VEDRØRENDE SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART**Foreløbig rapport****FORORD**

1. Terroristangrebene den 11. september 2001 er et vidnesbyrd om en ny form for ulovlige anslag mod den civile luftfart. Forud herfor var udformningen af sikkerhedsforanstaltninger baseret på angreb mod den civile luftfart, som havde til formål enten at ødelægge luftfartøjer eller indlede forhandlinger; de koncentrerede sig derfor om alle typer af angribere (bortset fra selvmordere). Men ud over det særlige forhold, at angriberne den 11. september 2001 var parate til at dø under anslaget, var disse angreb også kendetegnet ved et endnu vigtigere element, nemlig at luftfartøjer som sådanne blev brugt som bomber mod mål på landjorden.
2. De foranstaltninger mod terrorisme, der hidtil er truffet i overensstemmelse med bilag 17 i Chicago-konventionen og dokument 30 udarbejdet af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) gælder stadig. Det, som nu skal overvejes, er, hvordan man bedst kan håndtere de nye former for angreb.
3. Det må forventes, at talrige fremtidige ulovlige anslag mod den civile luftfart vil følge det velkendte mønster. Det vil derfor være en forkert konklusion at foretage en ændring blot for ændringens skyld. Svagheden ligger ikke i systemet, men i den manglende evne til at forestille sig og forebygge sådanne grusomheder.
4. I denne foreløbige rapport indkredsnes de svage punkter i det nuværende system. For det første er der ikke noget krav om, at de internationale normer (herunder normerne i dokument 30) skal anvendes på indenrigsflyvninger. For det andet gennemføres normerne for internationale flyvninger uensartet i medlemsstaterne. Rapporten undersøger også manglerne ved det nuværende system, som f.eks. uddannelse af personale, som skal behandles og løses.
5. Herudover indkredser denne rapport mulighederne for yderligere foranstaltninger til imødegåelse af disse nye trusselsformer. Mulighederne omfatter ikke blot sikkerhedsforanstaltninger som sådanne, men også sikkerhedsforanstaltninger, der er forbundet med konstruktion og drift af luftfartøjer (for eksempel låsning af cockpitdøren), procedurer for lufttrafikstyring, efterretningsforanstaltninger, der kræver forbedring af samarbejdet mellem forskellige myndigheder, og sidst men ikke mindst uddannelsesforanstaltninger.

Som beskrevet i denne rapport kræver en forbedring af luftfartssikkerheden følgende:

1. Styrkelse af gennemførelsen af ECAC's anbefalinger ved hjælp af uddannelse, håndhævelsesmekanismer (juridiske instrumenter og kvalitetskontrol), passende finansiering og intensivt administrativt samarbejde.
 2. Vedtagelse af nye regler for at kunne håndtere de nye former for trusler; nogle af dem vil kræve en intensiv indsats og involvere flyproducenter og sikkerhedsmyndigheder, f.eks. forstærkning af cockpitsdøre. Andre er lettere at vedtage, f.eks. procedurer for lukning af cockpitsdøre, forbud mod farlige genstande og skærpelse af adgangskontrollen.
 3. Koordineret indsats i forbindelse med udvikling af uddannelsesforanstaltninger, ikke kun for det sikkerhedsansvarlige personale, men også for jordpersonalet og besætningen.
 4. Tættere samarbejde mellem alle de tjenester, herunder luftfartssikkerhedstjenester, der deltager i bekæmpelsen af terrorisme.
 5. Udbygning af gældende kontrolprogrammer.
6. Udviklingen af disse initiativer og forbedringer vil kræve internationalt samarbejde, først og fremmest inden for ECAC, som fortsat bør være ekspertorganet for udarbejdelse af tekniske regler til fordel for sine 38 medlemsstater. Uden internationalt samarbejde vil enhver foranstaltning, der vedtages på EU-plan, have begrænset virkning; luftfartssikkerheden vil nu i endnu højere grad end før afhænge af de sikkerhedsforanstaltninger, der vedtages og håndhæves i de lande, som flyvningerne udgår fra. Derfor vil Det Europæiske Fællesskab sammen med ECAC via dens ad hoc-gruppe skulle bidrage til ICAO's aktiviteter i overensstemmelse med de retningslinjer, der blev vedtaget på 2001-generalforsamlingen.
7. Ad hoc-gruppen har til hensigt at udarbejde et sammenhængende arbejdsprogram på grundlag af de punkter, der er indkredset i denne foreløbige rapport, og på grundlag af ECAC's arbejde, med henblik på samlingen i Rådet (transport) i december.

INDLEDNING

8. Ad hoc-gruppen blev nedsat i henhold til den afgørelse, der blev truffet på den ekstraordinære samling i Rådet (transport) den 14. september 2001. Der er tale om en tværfaglig gruppe med deltagelse ikke blot af eksperter inden for luftfartssikkerhed, men også inden for retlige og indre anliggender, sekretariatet for Den Europæiske Konference for Civil Luftfart, ICAO's sekretariat samt repræsentanter for Eurocontrol og de fælles luftfartsmyndigheder.
9. Sideløbende hermed nedsatte Kommissionen en gruppe, der repræsenterer de berørte parter (luftfartsselskaber, lufthavne, besætning, jordpersonale, firmaflyvning, fabrikanter), der skal bidrage til ad hoc-gruppens drøftelser.
10. Formandskabet for gruppen varetages i fællesskab af Kommissionen og Rådets formandskab. Dens opgave er, som fastlagt af Rådet, først og fremmest "at undersøge behovene for koordinering og samarbejde i EU for at garantere en sammenhængende indførelse af sikkerhedsforanstaltningerne" og dernæst "at overveje lovgivningsinitiativer, som sikrer en effektiv og ensartet anvendelse af disse foranstaltninger, uden at dette dog berører Kommissionens

initiativret"; dens opgave er ligeledes "at sammenholde fællesskabslovgivningen med de amerikanske bestemmelser for at undgå, at europæiske luftfartsselskaber underlægges forskellige former for lovgivning". Den har også undersøgt foranstaltningerne til iværksættelse af konklusionerne fra det ekstraordinære møde i Det Europæiske Råd den 21. september 2001.

11. Rådet anmodede gruppen om at forelægge en første rapport i god tid inden samlingen i Rådet (transport) den 16. oktober 2001. Med henblik herpå har gruppen afholdt tre møder. Sideløbende hermed har ECAC oprettet tre taskforcer; rapporten fra en af taskforcerne er vedlagt denne rapport, selv om ad hoc-gruppen ikke har kunnet drøfte den, da den endnu ikke forelå, da denne rapport blev udarbejdet. Formanden for ECAC har forklaret, at rapporten blev stillet til rådighed den 11. oktober 2001, og at de andre rapporter vil foreligge i god tid inden den 6. december 2001.

DEN NUVÆRENDE SITUATION

12. Den civile luftfartssikkerhed er resultatet af en kombination af foranstaltninger, som gennemføres under de nationale myndigheders kontrol i lufthavne, om bord på fly og i flyvekontrolcentre. I det følgende sammenfattes situationen inden for hvert område.

1) LUFTHAVNSSIKKERHED

i) Institutionel ramme

13. De nuværende sikkerhedsbestemmelser er udarbejdet på to forskellige niveauer:
 - De internationale krav er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart; disse krav er kun bindende for internationale flyvninger. Det blev besluttet på det seneste møde i organisationens forsamling (5. oktober) at styrke organisationens regeludstedende beføjelser og tilsynsbeføjelser.
 - De europæiske krav findes i dokument 30 fra Den Europæiske Konference for Civil Luftfart og finder anvendelse i 38 europæiske lande. Men disse normer er udformet med henblik på internationale flyvninger, selv om mange medlemsstater i Det Europæiske Fællesskab også anvender dem på indenrigsflyvninger. Gennemførelsen af disse krav bliver nu kontrolleret af ECAC-inspektionshold.
14. Ansvar for gennemførelsen af ECAC's henstillinger og internationale normer er vidt forskelligt i medlemsstaterne. I de fleste lande er det transportministeriet, som bærer dette ansvar, eller det deles mellem flere ministerier, herunder justitsministeriet, indenrigsministeriet og forsvarsministeriet. Der er også stor forskel på fordelingen af opgaverne mellem lufthavne, luftfartsselskaber og politi med hensyn til gennemførelsen.
15. Hidtil har Det Europæiske Fællesskab ikke udarbejdet regler på sikkerhedsområdet, bortset fra spørgsmål vedrørende flysikkerhed (jf. afsnit 2). Der er i gruppen en fast overbevisning om, at hvis man skal overveje fællesskabsaktioner, bør de tage sigte på at tilvejebringe et mindste fælles beskyttelsesniveau, men at det ikke må forhindre medlemsstaterne i at vurdere deres eget trusselsniveau og træffe dertil svarende yderligere foranstaltninger. Man er også af den opfattelse, at indgåelse af aftaler med tredjelande på flysikkerhedsområdet fortsat bør være et nationalt anliggende. De direkte berørte er for deres vedkommende langt mere tilbøjelige til at støtte fællesskabsaktioner for at sikre ensartethed - undtagelsesforanstaltninger skal, når de er berettigede, stå i forhold til truslen.

16. For så vidt angår de øvrige foranstaltninger, der er anført i konklusionerne fra Det Europæiske Råd (klassificering af våben, kontrol af den indcheckede bagage og kvalitetskontrol) skal de gennemføres som led i en samlet strategi, der omfatter alle de sikkerhedsforanstaltninger, der anbefales af ECAC. Ad hoc-gruppen har derfor overvejet at træffe sådanne foranstaltninger i forbindelse med en forbedring af gennemførelsen af de nuværende henstillinger, som omfatter kontrol af den indcheckede bagage og forbudte og farlige genstande.

ii) Status over gennemførelsen

17. Der er almindelig enighed i ad hoc-gruppen om, at foranstaltningerne i dokument 30, såfremt de gennemføres fuldt ud, vil sikre et godt luftfartssikkerhedsniveau; men selv om disse foranstaltninger var blevet håndhævet fuldt ud i de europæiske lufthavne, ville de dog ikke have forhindret et terroranslag som det, der fandt sted i USA.
18. De væsentligste problemer synes at bero på følgende:
- Foranstaltningerne finder ikke anvendelse på alle fly, da ECAC- og ICAO-kravene kun gælder for internationale flyvninger. Selv om der i nogle medlemsstater gælder færre påbudte foranstaltninger for indenrigsflyvninger og flyvninger inden for Schengen-området, er der ikke desto mindre en tendens i retning af at lade disse krav gælde for alle flyvninger.
 - Screening af indchecket bagage sker i dag meget forskelligt fra land til land, men denne situation vil ændre sig ved udgangen af 2002 for internationale flyvninger som følge af gennemførelsen af ECAC-henstillingen om 100% kontrol af indchecket bagage; til opfølgning af konklusionerne fra Det Europæiske Råd foreslår ad hoc-gruppen at gøre disse bestemmelser bindende for alle kommercielle lufthavne og for samtlige flyvninger (indenrigs og internationale).
 - I mange medlemsstater giver lufthavnenes indretning og infrastruktur ikke mulighed for at adskille afrejsende og ankomende passagerer med den følge, at en passager, som ankommer fra en lufthavn med mangelfuld sikkerhedskontrol, vil kunne komme i kontakt med en passager, der allerede er screenet i ombordstigningsområdet. Dette udgør dog ikke nogen alvorlig trussel, hvis der træffes passende modforholdsregler.
 - Nogle medlemsstater har vanskeligheder med at gennemføre de anbefalede foranstaltninger for håndtering af fragt på grund af manglende politisk vilje og/eller teknisk ekspertise.
 - Nationale kvalitetskontrolsystemer er uensartede eller mangler helt, især på grund af manglende ressourcer (uddannelse, arbejdskraft, finansielle) og mangel på kvalitetskultur.
 - ECAC's kontrolprogram kræver yderligere ressourcer, og gruppen har fået oplyst, at der blev indført et nyt ECAC-kontrolsystem i 2000. Indtil nu er der gennemført tre pilotordninger på frivillig basis og foretaget tre kontroller. Man håber at kunne foretage yderligere 50 kontroller i løbet af de kommende 18 måneder. Det skønnes, at et udsnit på 50-70 lufthavne af omkring 400 lufthavne inden for Fællesskabet vil kunne give tilstrækkelige resultater til, at der kan drages konklusioner om gennemførelsesniveauet. Det er af afgørende betydning for alle medlemsstater at iværksætte kontrolsystemer på grundlag af ECAC-kravene.
19. Det er også blevet understreget, at niveauet for gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltningerne hidtil har skullet tage hensyn til, at passagerer og flytrafik ikke blev unødigt berørt heraf. Hvis der fortsat skal tages sådanne hensyn, samtidig med at gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger skærpes, vil der derfor være behov for yderligere ressourcer, både i henseende til personale og udstyr.

20. Kort sagt afhænger effektiviteten af gennemførelsen af de nuværende foranstaltninger hovedsagelig af en strengere og mere systematisk kontrol med deres faktiske anvendelse i alle lufthavne; det kræver klare lovmæssige forpligtelser for alle aktører og yderligere ressourcer til ansættelse og uddannelse.

2) FLYSIKKERHED

i) Institutionel ramme

21. De internationale krav findes i bilag 6 og 8 til ICAO-konventionen. Disse krav er yderligere udbygget i de fælles luftfartskrav (JAR), som er udarbejdet af JAA, f.eks. i luftdygtighedskodekserne og JAR-OPS. Kommissionens forslag vedrørende operationelle krav til kommercielle transaktioner med fly¹ og sikkerhedskrav til kabinebesætninger², som behandles i Rådet og Europa-Parlamentet, indeholder nogle sikkerhedskrav.

ii) Den nuværende situation med hensyn til gennemførelsen

22. Der vil blive foretaget yderligere undersøgelser for at kontrollere, om foranstaltningerne er gennemført på tilfredsstillende vis.

3) SIKKERHED I FORBINDELSE MED LUFTTRAFIKREGULERING

i) Institutionel ramme

23. For så vidt angår ulovlige handlinger og dertil tilknyttede procedurer findes der internationale krav i bilag 11 til ICAO-konventionen, og disse er videreudviklet i ICAO's vejledende materiale (dok. 4444).

ii) Den nuværende situation med hensyn til gennemførelsen

24. Sikkerhedsforanstaltningerne er inkorporeret i procedurehåndbøgerne og koordinationsprotokollerne for flyvekontrolcentre. De synes at være korrekt gennemført.

OMRÅDER, HVOR DER KAN FORETAGES FORBEDRINGER

1) LUFTFARTSSIKKERHED

i) Områder, hvor dokument 30-foranstaltningerne bør skærpes

25. Visse af de mest effektive metoder, der går ud over de nuværende henstillinger i dokument 30, vil, såfremt de reguleres og gennemføres, forbedre den nuværende situation. ECAC har faktisk allerede oprettet en taskforce, som skal overveje dette spørgsmål, og en første rapport om dens arbejde er knyttet til denne rapport. Uden at man her skal komme ind på de forslag, som ECAC har fremsat, er følgende blevet overvejet:

¹ KOM (2000) 121 endelig af 24. marts 2000.

² KOM (1997) 382 endelig af 22. juli 1997, ændret ved KOM (1999) 68 endelig af 5. marts 1999.

- De gennemsøgninger af kabinen inden afgang, som for øjeblikket udføres af luftfartsselskabets personale, vagtselskaber og/eller rengøringspersonale, bør foretages systematisk og overalt
- Kontrollen med adgangen til afgrænsede områder, kan forbedres betydeligt ved hjælp af bedre teknologi, organisation og ledelseskontrol
- Uddannelsen af sikkerhedspersonale lever nogle gange ikke op til de krævede standarder. Dette kan være en følge af den måde, hvorpå man på nuværende tidspunkt opfatter jobbet, der er kendetegnet ved stor udskiftning, lav løn og manglende jobtilfredshed. En højere jobprofil og bedre sikkerhedsundersøgelser (herunder undersøgelser før ansættelsen) af det personale, der ansættes, menes at kunne rette op på denne situation. ICAO's regionale European Aviation Security Training Institute (EASTI), der er beliggende i Bruxelles, vil i samarbejde med ECAC og under forudsætning af passende finansielle ordninger øge sine bestræbelser på at udvikle europæiske udgaver af den standardiserede uddannelsespakke vedrørende luftfartssikkerhed for alle kategorier af personale, som er ansat af staten, luftfartsselskaberne og lufthavnene, så der tages hensyn til de nye trusler og lægges særlig vægt på kurser, som øger bevidstheden om sikkerheden, samt luftfartssikkerhedskurser for cockpit- og kabinepersonalet, indcheckningspersonale og luftfartssikkerhedsinspektører.

ii) Mulige nye foranstaltninger

26. På baggrund af den nye trussel er det nu hensigtsmæssigt at overveje nye foranstaltninger, der kan forhindre, at selvmordsterrorister kommer om bord på fly. Også her overvejer en ECAC-taskforce dette spørgsmål og vil aflægge rapport til Rådet på samlingen den 6. december 2001. Der overvejes følgende foranstaltninger:
- Foranstaltninger, som kræver nye arbejdsmetoder og forbedret samarbejde mellem de forskellige afdelinger: bedre forbindelser mellem efterretningstjenester, politi, lufthavns- og sikkerhedstjenester på den ene side og den relevante myndighed på den anden side vil gøre det lettere at reagere på potentielle trusler gennem bedre udnyttelse af de oplysninger, som er til rådighed i alle relevante tjenester.
 - Foranstaltninger, som kræver forbedrede kontrolmetoder: f.eks. indførelse af profileringsteknikker i udvalgte tilfælde ved indcheckning, for at man bedre kan identificere potentielle mistænkte, eller indførelse af kombineret kontrol af pas- og boardingpas ved afgangsgaten eller indførelse af stikprøvekontrol i "sterile" områder. Disse foranstaltninger kræver ikke større investeringer, og de operationelle instrukser vil let kunne fastlægges af eksperterne og vil kunne forbedre et vigtigt afskrækkende middel.
 - Begrænsningen for håndbagage kan mindske risikoen for indførelse af forbudte genstande i kabinen; selv om det vil være en meget synlig foranstaltning, vil effektiviteten afhænge af, om den anvendes på alle flyvninger, som udgår fra steder uden for Det Europæiske Fællesskab, og endvidere skal de kommercielle konsekvenser tages i betragtning.
 - Der bør overvejes skærpet kontrol og sikkerhedsundersøgelse af praktikanter ved hjælp af simuleringsfaciliteter og pilotskoler. Det er endnu ikke afklaret, om sådanne foranstaltninger er flysikkerhedsforanstaltninger, eller om de indgår i en mere omfattende rolle, som politietterretninger skal spille.

2) FLYSIKKERHED

27. Hvis man antager, at de forebyggende foranstaltninger på jorden svigter, er det nødvendigt at foretage en nærmere undersøgelse af, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at uskadeliggøre flykaprere, når de først er kommet om bord på et fly. Dette spørgsmål undersøges for øjeblikket af en ECAC-taskforce i samarbejde med JAA. Uden at foregribe deres konklusioner er følgende foranstaltninger blevet indkredset.

- Foranstaltninger i tilknytning til flykonstruktionen: Der synes at være almindelig enighed om, at døren til cockpittet skal holdes lukket under flyvningen, og at adgangen her til skal begrænses. Spørgsmålet om, hvorvidt døren skal låses og forstærkes, og hvorvidt cockpittet skal isoleres fra kabinen, samt konsekvenserne heraf og procedurerne i forbindelse hermed skal dog drøftes mellem sikkerhedseksperterne, fabrikanterne og piloterne. Eksperterne skal også se på andre anordninger om bord på flyet, såsom en transponder, hvori der ikke kan gøres indgreb, og installering af et videokamera, som gør det muligt for piloten i cockpittet at orientere sig om situationen i kabinen.
- Tilstedeværelse af sikkerhedspersonale ("sky marshalls") om bord på visse fly: en sådan foranstaltning er et supplement til uddannelsen af besætningsmedlemmerne. Støtten til anvendelse af sikkerhedsvagter om bord på fly varierer fra medlemsstat til medlemsstat på grund af nødvendigheden af at finde den rette balance mellem personers sikkerhed og sikkerheden om bord.
- Foranstaltninger i relation til de operationelle procedurer om bord på fly og uddannelse af besætningen bør undersøges. Det bør overvejes at foretage passende ændringer af de kommissionsforslag, som stadig behandles (jf. punkt 27.1). Der gøres også opmærksom på, at det er hensigten, at uddannelsespakken vedrørende luftfartssikkerhed, som European Aviation Security Training Institute (EASTI) er ved at udvikle, skal omfatte kurser i luftfartssikkerhed for cockpit- og kabinepersonale.

3) LUFTTRAFIKREGULERINGSFORANSTALTNINGER

28. Det er opfattelsen, at lufttrafikreguleringsmyndighederne, der bedst kan komme i direkte kontakt med et kapret fly, bør kunne spille en mere fremtrædende rolle ved identifikationen af en ulovlig handling, formidlingen af oplysninger og eventuelt i det efterfølgende indgreb:
- Identifikation: den sædvanlige metode til at give meddelelse om flykapringer, der bygger på transpondere, er nu velkendt af terroristerne, som forhindrer deres anvendelse. Man må derfor arbejde på, at transpondere på en eller anden måde automatisk kan sættes til at sende alarmsignaler, og at det bliver umuligt at sætte dem ud af kraft under flyvningen. Det bør på ny undersøges, om primærradarfaciliteter og militære overvågningsfaciliteter kan anvendes til at følge flyvningen.
 - Information: lufttrafikreguleringen råder nu over et kommunikationsnetværk. Dette netværk skal anvendes og udvides, så det formidler information og data til alle, det være sig civile som militære, som skal gribe ind i tilfælde af en flykapring. Mange af de personer, der beskæftiger sig med sikkerhed, er ikke tilkoblet dette netværk. Dette skal der rettes op på, og der skal indføres passende procedurer, som muliggør en hurtig reaktion og gennemførelse af ledsageforanstaltninger såsom startforbud og lukning af lufterum inden for en vis radius. Eurocontrols centrale lufttrafikreguleringsenhed har afgjort en vigtig rolle at spille i denne aktionskæde. En eller anden form for automatisk tilkobling af jordkommunikation, som kan give denne kæde relevante oplysninger om, hvad der foregår om bord, vil være et vigtigt redskab for, hvornår der skal reageres.
 - Indgreb: Afgørelser om, hvad der skal ske i tilfælde af flykapring, skal træffes på højeste regeringsplan og kræver meget tæt koordination og samarbejde mellem civile og militære myndigheder. Det er blevet påpeget, at NATO har udviklet fælles procedurer, som gør det muligt for et jagerfly krydse de nationale grænser mellem de kontraherende stater. Det skal overvejes, hvordan man kan få kontrol over flyet fra jorden og lede det til en bestemt lufthavn, og forskningen på dette område skal intensiveres.

FINANSIELLE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

29. Der kan ikke være nogen tvivl om, at de foranstaltninger, der overvejes for at forbedre sikkerheden, vil få finansielle konsekvenser. Der skal arbejdes på at vurdere disse konsekvenser samt konsekvenserne for luftfartsindustrien.
30. Man må også overveje, hvordan de ekstra omkostninger skal absorberes og fordeles, eftersom øget sikkerhed vil være til gavn såvel for den brede offentlighed som for luftfartsselskaberne, lufthavnene og passagerne.

SAMARBEJDE OG SAMMENHÆNG PÅ INTERNATIONALT PLAN

31. Ad hoc-gruppen er blevet orienteret om de få vanskeligheder, som de nye amerikanske foranstaltninger giver anledning til, og anbefaler fortsat fuldt samarbejde med USA for at sikre sammenhængen i de nye sikkerhedsforanstaltninger, der indføres såvel i Europa som i USA. Der er derfor etableret en passende forbindelse med FFA (Federal Aviation Administration) med henblik på at udarbejde denne rapport, og denne forbindelse vil blive opretholdt i fremtiden.
32. Ad hoc-gruppen vil også forberede initiativer vedrørende Det Europæiske Fællesskabs bidrag til det fremtidige arbejde i ICAO. Der er også enighed om, at luftfartssikkerheden kræver verdensomspændende aktioner, og at der ikke blot skal sikres sammenhæng med vore amerikanske partnere, men også med andre dele af verden. De initiativer, som ICAO, Fællesskabet og dets medlemsstater samt ECAC har taget, har allerede ført til vedtagelse af en resolution, hvorefter der skal udfoldes sådanne koordinerede bestræbelser. Der skal fortsat tages initiativer i dette forum med henblik på at fortsætte revisionen af bilag 17 og indføre et ICAO-program for sikkerhedsvurdering.