



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 11. Oktober 2001 (12.10)
(OR. en)**

12651/01

LIMITE

AVIATION 81

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Empfänger: Rat (Verkehr), Tagung am 16. Oktober

Betr.: **SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT**

Die Delegationen erhalten in der Anlage den vorläufigen Bericht der im Anschluss an die Sonder-
tagung des Rates (Verkehr) vom 14. September 2001 eingesetzten und unter dem gemeinsamen
Vorsitz von Kommission und Ratsvorsitz arbeitenden multidisziplinären Ad-hoc-Gruppe.

AD-HOC-GRUPPE "SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT"**Vorläufiger Bericht****EINLEITUNG**

1. Die Terroranschläge vom 11. September 2001 haben eine neue Form rechtswidriger Eingriffe in den Luftverkehr aufgezeigt. Bisher ging das Konzept für die Sicherheitsmaßnahmen von Angriffen auf die Zivilluftfahrt aus, die entweder die Zerstörung des Flugzeugs oder die Aufnahme von Verhandlungen zum Ziel hatten; die Sicherheitsmaßnahmen waren also auf Angreifer aller Art ausgerichtet (nicht aber auf Selbstmordattentäter). Abgesehen von der Besonderheit, dass die Attentäter vom 11. September 2001 bereit waren, bei dem Attentat zu sterben, hatten diese Attentate ein noch wichtigeres Merkmal: Das Flugzeug selbst wurde als Bombe gegen Ziele am Boden verwendet.
2. Die bisherigen Antiterrormaßnahmen gemäß Anhang 17 des Übereinkommens von Chicago und Dokument 30 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) sind weiterhin gültig. Zu prüfen ist nunmehr, wie den neuen Formen von Attentaten am besten zu begegnen ist.
3. Auch künftig ist mit zahlreichen rechtswidrigen Eingriffen in den Luftverkehr nach den altbekannten Mustern zu rechnen. Es wäre deshalb falsch, Änderungen nur um der Änderung willen vorzunehmen. Die Schwäche lag nicht im System, sondern darin, dass man sich derartige Vorkommnisse nicht vorstellen und ihnen somit auch nicht vorbeugen konnte.
4. In diesem vorläufigen Bericht geht es darum, die Schwächen des derzeitigen Systems aufzuzeigen. Erstens gibt es keine Auflage, dass die internationalen Standards (einschließlich der des Dokuments 30) auf Inlandsflüge anzuwenden wären. Zweitens werden die Standards für internationale Flüge in den Mitgliedstaaten unterschiedlich angewandt. Geprüft werden in diesem Bericht auch die Unzulänglichkeiten des derzeitigen Systems, wie die Ausbildung des Personals, auf die einzugehen ist und die behoben werden müssen.
5. Darüber hinaus wurden die Optionen für zusätzliche Maßnahmen gegen diese neue Form der Bedrohung ermittelt. Zu diesen Optionen gehören nicht nur Sicherheitsmaßnahmen im eigentlichen Sinne, sondern auch Maßnahmen der Sicherheit im Zusammenhang mit der Konzeption und dem Betrieb von Luftfahrzeugen (zum Beispiel das Verschließen der Cockpit-Tür), Luftverkehrsmanagement-Verfahren, Intelligence-Maßnahmen, bei denen eine bessere Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden erforderlich ist, und nicht zuletzt Ausbildungsmaßnahmen.

Wie in diesem Bericht dargelegt, erfordert die Verstärkung der Luftverkehrssicherheit Folgendes:

1. verstärkte Umsetzung der Empfehlungen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) durch Ausbildungsmaßnahmen, einen Durchsetzungsmechanismus (Rechtsinstrument und Qualitätskontrolle), geeignete Finanzierungsmaßnahmen und intensive Zusammenarbeit der Verwaltungen;
 2. Annahme neuer Regeln zur Bewältigung der neuen Form der Bedrohung: Einige dieser Regeln werden intensive Arbeiten unter Einbeziehung der Luftfahrzeughersteller und der Regelungsinstanzen für die Sicherheit im Luftverkehr erforderlich machen, wie etwa die Verstärkung der Cockpit-Türen. Andere Regeln sind leichter anzunehmen; dies gilt beispielsweise für Verfahren für die Schließung der Cockpit-Türen, das Verbot gefährlicher Gegenstände und die Intensivierung der Zugangskontrollen;
 3. koordinierte Bemühungen bei der Weiterentwicklung der Ausbildung nicht nur für das Sicherheitspersonal, sondern auch für das Bodenpersonal und die Flugbesatzung;
 4. engere Zusammenarbeit zwischen allen an der Terrorismusbekämpfung beteiligten Dienststellen einschließlich der Flugsicherheitsdienste;
 5. Intensivierung der bestehenden Überwachungsprogramme.
6. Die Entwicklung dieser Initiativen und Verbesserungen erfordert eine internationale Zusammenarbeit, und zwar zunächst in der ECAC, die auch fürderhin das Sachverständigengremium für die Aufstellung technischer Regeln für ihre 38 Mitgliedstaaten bleiben sollte. Ohne internationale Zusammenarbeit wird jede auf europäischer Ebene getroffene Maßnahme nur begrenzte Wirkung entfalten: Die Sicherheit des Luftverkehrs wird gegenwärtig - mehr noch als in der Vergangenheit - von den Sicherheitsmaßnahmen abhängen, die in den Ausgangsländern der Flüge getroffen und durchgeführt werden. Daher wird die Europäische Gemeinschaft in Verbindung mit der ECAC über ihre Ad-hoc-Gruppe in Übereinstimmung mit den auf der Tagung der ICAO-Versammlung im Jahr 2001 beschlossenen Leitlinien zu den Tätigkeiten der ICAO beitragen müssen.
7. Die Ad-hoc-Gruppe beabsichtigt, auf der Grundlage der in ihrem ersten Bericht herausgearbeiteten Aspekte und der Beratungen im Rahmen der ECAC ein kohärentes Arbeitsprogramm im Hinblick auf die Dezembertagung des Rates "Verkehr" aufzustellen.

EINLEITUNG

8. Die Ad-hoc-Gruppe wurde durch einen Beschluss auf der außerordentlichen Tagung des Rates "Verkehr" vom 14. September 2001 eingesetzt. Die Gruppe ist insoweit fachübergreifend, als ihr nicht nur Sachverständige für Luftverkehrssicherheit, sondern auch Sachverständige aus den Bereichen Justiz und Inneres, vom Sekretariat der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz, vom Sekretariat der ICAO als auch Vertreter von Eurocontrol und den gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA) angehören.
9. Parallel dazu hat die Kommission eine Gruppe eingesetzt, die die betroffenen Kreise umfasst (Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugbesatzungen, Bodenpersonal, Geschäftsflugverkehrsbetreiber und Hersteller) und zu den Beratungen der Ad-hoc-Gruppe beitragen soll.
10. Der Vorsitz der Gruppe wurde von Kommission und Vorsitz gemeinsam ausgeübt. Die Aufgabe der Gruppe, so wie sie vom Rat festgelegt worden war, bestand darin, zunächst zu prüfen, "inwieweit eine Koordinierung und Zusammenarbeit innerhalb der Union erforderlich ist, um eine kohärente Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen zu gewährleisten", und sodann "die gesetzgeberischen Initiativen zur wirksamen und einheitlichen Anwendung dieser

Maßnahmen" unbeschadet des Initiativrechts der Kommission zu planen; eine weitere Aufgabe bestand darin, zu prüfen, "ob die Gemeinschaftsregelung mit den amerikanischen Vorschriften im Einklang steht, damit die europäischen Gesellschaften nicht unterschiedliche Arten von Regelungen beachten müssen". Ferner prüfte die Gruppe die Einzelheiten für die Umsetzung der Schlussfolgerungen der Sondertagung des Europäischen Rates vom 21. September 2001.

11. Der Rat ersuchte die Gruppe, rechtzeitig für die Tagung des Rates "Verkehr" am 16. Oktober einen ersten Bericht vorzulegen. Zu diesem Zweck trat sie dreimal zusammen. Gleichzeitig hat die ECAC drei Task-Forces eingesetzt; der Bericht einer dieser Task-Forces ist dem vorliegenden Bericht beigelegt, auch wenn die Ad-hoc-Gruppe nicht in der Lage war, diesen Task-Force-Bericht zu erörtern, da er bei Abfassung des vorliegenden Berichts noch nicht vorlag. Wie der Präsident der ECAC ausführte, wurde der Bericht am 11. Oktober vorgelegt, und die anderen Berichte werden rechtzeitig vor dem 6. Dezember 2001 vorliegen.

AKTUELLE LAGE

12. Die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ist das Ergebnis einer Kombination von Maßnahmen, die unter Aufsicht der nationalen Behörden auf den Flughäfen, an Bord der Luftfahrzeuge und in den Flugsicherheitsleitstellen angewendet werden. Die Lage in jedem dieser Bereiche wird nachstehend zusammengefasst.

1) SICHERHEIT AUF FLUGHÄFEN

i) Institutioneller Rahmen

13. Die bestehenden Sicherheitsvorschriften sind auf zwei Ebenen angesiedelt:
 - Die international geltenden Anforderungen werden von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt; diese Anforderungen sind nur für internationale Flüge verbindlich. Auf der letzten Tagung der ICAO-Versammlung (5. Oktober) wurde beschlossen, die Regulierungs- und Kontrollbefugnisse dieser Organisation zu stärken.
 - Die auf europäischer Ebene geltenden Anforderungen sind in Dokument 30 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz enthalten und gelten in 38 europäischen Staaten. Die betreffenden Normen sind jedoch auf internationale Flüge angelegt, auch wenn viele Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sie auch auf Inlandsflüge anwenden. Die Anwendung dieser Anforderungen wird nunmehr von Inspektionsteams der ECAC überprüft.
14. Die Zuständigkeiten für die Umsetzung der ECAC-Empfehlungen und der internationalen Normen sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr verschieden. In den meisten Mitgliedstaaten ist das Verkehrsministerium verantwortlich oder die Verantwortung ist zwischen mehreren Ministerien - darunter das Justiz-, das Innen- und das Verteidigungsministerium - aufgeteilt. Auch die Aufteilung der Durchführungsaufgaben zwischen den Flughäfen, den Fluggesellschaften und der Polizei variiert sehr stark.
15. Bisher hat die Europäische Gemeinschaft keine Regeln auf dem Gebiet der Sicherheit entwickelt, außer in Bezug auf Aspekte der Betriebssicherheit (siehe Abschnitt 2). In der Gruppe herrschte die Auffassung vor, dass für den Fall, dass ein Tätigwerden der Gemeinschaft erwogen wird, darauf abgezielt werden sollte, ein Mindestschutzniveau zu gewährleisten, aber nicht die Mitgliedstaaten der Möglichkeit beraubt werden sollten, das sie bestehende Ausmaß der Bedrohung zu bestimmen und die entsprechenden zusätzlichen Maßnahmen zu beschließen. Ferner wurde die Auffassung vertreten, dass die Mitgliedstaaten weiterhin für den Abschluss von Luftverkehrssicherheitsabkommen mit Drittstaaten zuständig sein sollten. Die betroffenen Kreise tendierten ihrerseits, in stärkerem Maß zur Befürwortung eines Tätigwerdens der Gemeinschaft, um die Einheitlichkeit zu gewährleisten - außerordentliche Maßnahmen müssen, wenn sie gerechtfertigt sind, dem Ausmaß der Bedrohung angemessen sein.

16. Die anderen, in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates aufgeführten Maßnahmen (Klassifizierung der Waffen, Kontrolle des Gepäcks im Frachtraum sowie Qualitätskontrolle) müssen im Rahmen eines allgemeinen Ansatzes durchgeführt werden, der alle von der ECAC empfohlenen Sicherheitsmaßnahmen umfasst. Daher hat die Ad-hoc-Gruppe erwogen, diese Maßnahmen im Zusammenhang mit Verbesserungen bei der Umsetzung der bestehenden Empfehlungen einzuführen, die sich auch auf die Kontrolle des Gepäcks im Frachtraum und auf die Kontrolle bezüglich verbotener und gefährlicher Gegenstände erstrecken.

ii) Stand der Durchführung

17. In der Ad-hoc-Gruppe besteht allgemeine Übereinstimmung darüber, dass die in Dokument 30 enthaltenen Maßnahmen bei vollständiger Anwendung ein hohes Maß an Flugsicherheit gewährleisten würden. Allerdings hätten diese Maßnahmen selbst bei vollständiger Durchführung auf den europäischen Flughäfen einen Terroranschlag wie den in den USA verübten Anschlag nicht verhindert.
18. Die Hauptprobleme sind offenbar auf Folgendes zurückzuführen:
- Die Maßnahmen werden nicht auf alle Flüge angewandt, da die Anforderungen der ECAC und der ICAO nur für internationale Flüge gelten. In einigen Mitgliedstaaten sind die Vorschriften für Maßnahmen betreffend Inlandsflüge und Flüge innerhalb des Schengen-Raums weniger streng, doch geht die Tendenz in Richtung einer Ausdehnung der einschlägigen Anforderungen auf alle Flüge.
 - Die Überprüfung von Gepäck im Frachtraum wird derzeit von Land zu Land sehr unterschiedlich gehandhabt; dies wird sich aber bei internationalen Flügen bis Ende 2002 durch die Umsetzung der ECAC-Empfehlung betreffend eine 100%ige Kontrolle von Frachtraumgepäck ändern. Ausgehend von den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates schlägt die Ad-hoc-Gruppe vor, diese Vorschriften auf allen gewerblichen Flughäfen für alle Flüge (In- und Auslandsflüge) verbindlich vorzuschreiben.
 - In zahlreichen Mitgliedstaaten erlauben die bauliche Auslegung und die Infrastruktur der Flughäfen nicht immer eine vollständige Trennung der abreisenden und ankommenden Fluggäste. Es wäre also möglich, dass ein von einem Flughafen mit mangelhaften Sicherheitskontrollen kommender Fluggast mit einem Fluggast in Kontakt kommt, der im Abflugbereich bereits überprüft worden ist. Dies stellt jedoch keine größere Bedrohung dar, wenn entsprechende Ersatzmaßnahmen getroffen worden sind.
 - In einigen Mitgliedstaaten gestaltet sich aufgrund fehlenden politischen Willens und/oder technischen Know-hows die Durchführung der empfohlenen Maßnahmen für die Frachthandhabung schwierig.
 - Die nationalen Qualitätskontrollsysteme sind unterschiedlich gut oder unzureichend, hauptsächlich, weil die Mittel (Ausbildung, Personal, Finanzmittel) fehlen oder kein Qualitätsbewusstsein vorhanden ist.
 - Die Struktur des ECAC-Überwachungsprogramms erfordert zusätzliche Mittel. Die Gruppe wurde davon unterrichtet, dass im Jahr 2000 ein neues ECAC-Überwachungssystem eingeführt wurde. Bislang wurden auf freiwilliger Basis 3 Programme für Piloten durchgeführt und 3 Überprüfungen vorgenommen. Man hofft, in den kommenden 18 Monaten 50 weitere Überprüfungen vornehmen zu können. Es wird damit gerechnet, dass bei schätzungsweise 400 Flughäfen in der Gemeinschaft eine Stichprobengruppe von 50 bis 70 Flughäfen ausreichende Ergebnisse für Schlussfolgerungen über das Ausmaß der Anwendung liefern. Alle Mitgliedstaaten müssen unbedingt Überwachungssysteme einführen, die auf den ECAC-Anforderungen basieren.
19. Ebenfalls betont wurde, dass bei der Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen bisher zu berücksichtigen war, dass die Fluggäste und der Flugverkehr dadurch nicht über Gebühr gestört werden. Es sind daher zusätzliche personelle und ausrüstungstechnische Ressourcen erforderlich, um die bisherige, relativ unbeschwerliche Fluggastabfertigung bei gleichzeitiger Verstärkung der Sicherheitsmaßnahmen aufrecht erhalten zu können.

20. Die Wirksamkeit der dargelegten Maßnahmen, so lässt sich zusammenfassend sagen, hängt vor allem von einer strengeren und systematischeren Überwachung ihrer effektiven Durchführung auf allen Flughäfen ab. Dies erfordert eindeutige rechtliche Verpflichtungen für alle Beteiligten und zusätzliche Mittel für neues Personal und für Ausbildungsmaßnahmen.

2) SICHERHEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

i) Institutioneller Rahmen

21. Die internationalen Anforderungen sind in den ICAO-Anhängen 6 und 8 enthalten. Diese Anforderungen sind in den gemeinsamen Flugtauglichkeitsanforderungen der JAA, beispielsweise in den Lufttüchtigkeitskodizes und in den Verfahren für gemeinsame Flugtauglichkeitsanforderungen (JAR OPS) weiterentwickelt worden. Sicherheitsanforderungen enthalten auch die Vorschläge der Kommission bezüglich Vorschriften für den Betrieb von Luftfahrzeugen im gewerblichen Luftverkehr¹ sowie bezüglich Sicherheitsanforderungen betreffend die Kabinenbesatzung², die dem Rat und dem Europäischen Parlament zur Annahme vorliegen.

ii) Stand der Durchführung

22. Es werden weitere Prüfungen vorgenommen, um festzustellen, ob die Maßnahmen in zufrieden stellender Weise durchgeführt werden.

3) FLUGVERKEHRSMANAGEMENT-SICHERHEIT

i) Institutioneller Rahmen

23. Die internationalen Anforderungen betreffend rechtswidrige Eingriffe in den Luftverkehr und damit zusammenhängende Verfahren sind im ICAO-Anhang 11 enthalten und in den ICAO-Leitlinien (Dok. 4444) ausführlicher dargelegt.

ii) Stand der Durchführung

24. Die Sicherheitsmaßnahmen sind in die Verfahrenshandbücher und Koordinierungsprotokolle der Luftverkehrskontrollzentralen aufgenommen worden. Sie werden offenbar ordnungsgemäß durchgeführt.

VERBESSERUNGSFÄHIGE BEREICHE

1) FLUGHAFENSICHERHEIT

i) Bereiche, in denen die in Dokument 30 enthaltenen Maßnahmen zu verstärken wären

25. Die derzeitige Lage ließe sich verbessern, wenn bestimmte besonders bewährte und über die derzeitigen Empfehlungen des Dokuments 30 hinausgehende Praktiken in geregelter Form zur Anwendung gelangten. Die ECAC hat bereits eine Task Force eingesetzt und mit der Prüfung dieser Frage beauftragt. Ein erster Ergebnisbericht ist diesem Bericht beigelegt. Unbeschadet der Anregungen der ECAC wurden folgende Punkte ins Auge gefasst:

¹ KOM 2000/121 endg. vom 24. März 2000.

² KOM 97/0382 endg. vom 22. Juli 1997, geändert durch KOM 99/0068 endg. vom 5. März 1999.

- Die Durchsuchungen der Kabinen vor dem Abflug, die derzeit vom Personal der Luftfahrtgesellschaften, Sicherheitsdiensten und/oder sicherheitsüberprüften Reinigungskräften durchgeführt werden, sollten systematisch und gründlich ausgeführt werden.
- Die Überwachung der Sicherheitsbereiche ließe sich durch bessere Technologie, Organisation und Managementkontrolle erheblich verbessern.
- Die Ausbildung der Sicherheitskräfte entspricht nicht immer den vorgeschriebenen Normen. Dies könnte auf das derzeitige Image dieses Berufs zurückzuführen sein, der durch hohe Fluktuation, niedrige Bezahlung und mangelnde Zufriedenheit der Beschäftigten gekennzeichnet ist. Zur Verbesserung dieser Situation könnten eine Aufwertung des Berufs und eine strengere Kontrolle (einschließlich der Überprüfung vor der Einstellung) der Beschäftigten ins Auge gefasst werden. In Zusammenarbeit mit der ECAC und vorbehaltlich angemessener Finanzierungsvereinbarungen wird sich das in Brüssel ansässige regionale Europäische Institut für Sicherheitsausbildung im Luftverkehr (EASTI) der ICAO verstärkt um die Entwicklung von europäischen Varianten der standardisierten Lehrgänge über die Sicherheit im Luftverkehr für alle Kategorien von Beschäftigten der Regierungen, der Luftfahrtgesellschaften und der Flughäfen bemühen, die den neuen Bedrohungen angepasst sind und bei denen besonderer Nachdruck gelegt wird auf Kurse für sicherheitsbezogene Aufklärung sowie Kurse über Sicherheit im Luftverkehr für Cockpit- und Kabinen-Besatzung, Bodenpersonal und Flugsicherheitsaufsichtsbeamte.

ii) Mögliche neue Maßnahmen

26. Angesichts der neuen Bedrohung sollten nunmehr neue Maßnahmen in Betracht gezogen werden, mit denen sich verhindern lässt, dass Kamikaze-Terroristen an Bord von Flugzeugen gelangen. Auch diese Frage wird derzeit von einer ECAC-Task Force geprüft, die vor der nächsten Ratstagung am 6. Dezember 2001 Bericht erstatten wird. Folgende Maßnahmen werden in Aussicht genommen:
- Maßnahmen, die neue Arbeitsmethoden und eine bessere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Diensten erfordern: mit einer engeren Verbindung zwischen Intelligence/Polizei/Flughäfen/Sicherheitsdiensten und einer angemessenen Behörde könnte auf mögliche Bedrohungen besser reagiert werden, da sich die Informationen, über die sämtliche einschlägige Dienste verfügen, besser nutzen ließen;
 - Maßnahmen, die eine Verbesserung der Überwachungsmethoden erfordern: wie die Einführung von Profilerstellungsverfahren für bestimmte Fälle bei der Abfertigung, damit mögliche Verdächtige besser erkannt werden können, oder die Einführung einer Überprüfung der Übereinstimmung von Pass und Bordkarte vor der Abflugschleuse oder die Einführung von Stichproben in sterilen Bereichen. Diese Maßnahmen erfordern keine nennenswerten Investitionen, die Durchführungsanweisungen könnten von Sachverständigen ohne weiteres festgelegt werden, und es ließe sich eine hohe Abschreckungswirkung erzielen;
 - Durch die Einschränkung der Mitnahme von Gepäckstücken an Bord ließe sich das Risiko verringern, dass verbotene Gegenstände in die Kabine gelangen, auch wenn es sich dabei um eine sehr sichtbare Maßnahme handelt; ihre Wirksamkeit würde davon abhängen, dass sie auf alle Flüge mit Ursprung außerhalb der Europäischen Gemeinschaft angewandt wird; zudem müssten die wirtschaftlichen Auswirkungen geprüft werden.
 - In Betracht gezogen werden sollte auch eine stärkere Kontrolle und Überprüfung der Schüler von Simulationseinrichtungen und Flugschulen. Dabei wäre noch zu klären, ob dies zu den Maßnahmen für die Sicherheit im Luftverkehr zählt oder Teil der weiteren polizeilichen Intelligence-Arbeit ist.

2) SICHERHEIT DER LUFTFAHRZEUGE

27. Falls die Sicherheitsvorkehrungen auf dem Boden versagen, muss weiter geprüft werden, welche Maßnahmen zur Neutralisierung von Luftpiraten an Bord eines Luftfahrzeugs ergriffen werden können. Dies wird derzeit von einer ECAC-Task Force gemeinsam mit der JAA geprüft. Unbeschadet ihrer Schlussfolgerungen wurden die folgenden Maßnahmen ermittelt:

- Maßnahmen im Zusammenhang mit der Konstruktion der Flugzeuge: Es besteht offenbar ein allgemeiner Konsens darüber, dass die Tür zum Cockpit während des Flugs geschlossen und das Cockpit nur eingeschränkt zugänglich sein sollte. Das Abschließen und die Verstärkung der Tür und die Isolierung zwischen Cockpit und Kabine sowie die sich daraus ergebenden Folgen und Verfahren müssen allerdings von Sicherheitsexperten, Flugzeugbauern und Piloten gemeinsam erörtert werden. Die Experten müssen zudem weitere Bordvorrichtungen prüfen, wie unzerstörbare Transponder und Videokameras, mit denen der Pilot im Cockpit die Lage in der Kabine beobachten kann;
- Einsatz von Sicherheitskräften (Bordpolizisten) an Bord bestimmter Flugzeuge: Dies wäre eine zusätzliche Maßnahme zur Schulung des Flugpersonals. Der Einsatz von Bordpolizisten wird von den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich beurteilt, da es darum geht, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen betrieblicher und allgemeiner Sicherheit an Bord zu ermitteln.
- Es sollten Maßnahmen in Bezug auf die betrieblichen Verfahren an Bord von Luftfahrzeugen und auf die Ausbildung der Flugbesatzung geprüft werden. Es wäre zu erwägen, ob an den in der Beratungsphase befindlichen Kommissionsvorschlägen einschlägige Änderungen vorgenommen werden sollten (siehe Nummer 27.1). Ferner sei darauf hingewiesen, dass das "Flugsicherheitsausbildungspaket", das derzeit vom Europäischen Flugsicherheitsausbildungsinstitut (European Aviation Security Training Institute/EASTI) entwickelt wird, seiner Konzeption nach Flugsicherheitskurse für Cockpitbesatzungen und Kabinenpersonal einschließt.

3) MASSNAHMEN AUF EBENE DES LUFTVERKEHRSMANAGEMENTS

28. Das Luftverkehrsmanagement, das sich als Verbindungsstelle mit einem entführten Flugzeug am besten eignet, sollte bei der Feststellung einer rechtswidrigen Handlung, der Verbreitung von Informationen und möglicherweise bei den nachstehend aufgeführten Interventionen eine wichtigere Rolle spielen können:
- Feststellung: Das übliche Verfahren, das auf Transpondern beruht, über die die Entführung signalisiert wird, ist Terroristen inzwischen wohl bekannt, so dass sie dessen Einsatz zu verhindern wissen. Man wird daher Verfahren prüfen, bei denen die Transponder automatisch auf den Alarmmodus schalten und während des Flugs nicht neutralisiert werden können. Die Verwendung von Primärradar und bestehenden militärischen Überwachungseinrichtungen zur Flugverfolgung wird noch einmal geprüft.
 - Information: Das Luftverkehrsmanagement ist derzeit mit einem Kommunikationsnetz ausgestattet. Das Netz ist für die Verbreitung von Informationen und Daten an alle Personen und Stellen im zivilen wie im militärischen Bereich zu verwenden, die im Falle einer Flugzeugentführung handeln müssen, und entsprechend auszubauen. Viele Stellen in den Sicherheitsbereichen sind an dieses Netz nicht angeschlossen. Dem ist abzuhelpen und es sind geeignete Verfahren einzuführen, die eine schnelle Reaktion und die Durchführung von flankierenden Maßnahmen wie Startverbote und die Schließung des Luftraums in einem bestimmten Umkreis ermöglichen. Eine wichtige Rolle in dieser Maßnahmenkette kommt auf jeden Fall der zentralen Verkehrsflusssteuerungsstelle von Eurocontrol zu. Bestimmte Vorkehrungen für ein automatisches Umschalten der Boden-Luft-Kommunikation, durch die diese Kette die erforderlichen Informationen darüber erhalten könnte, was an Bord vorgeht, wären ein wesentliches Instrument zur Auslösung der Reaktion.
 - Eingreifen: Die Entscheidung darüber, was bei Flugzeugentführungen geschehen soll, muss den höchsten Ebenen der Regierung überlassen bleiben und erfordert engste Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die NATO gemeinsame Verfahren entwickelt hat, die es einem Kampfflugzeug erlauben, Grenzen zwischen den Vertragsstaaten zu überfliegen. Es ist in Betracht zu ziehen, dass die Kontrolle über das Flugzeug vom Boden aus übernommen und das Flugzeug zu einem bestimmten Flughafen gelenkt wird, und es sind verstärkt entsprechende Forschungsarbeiten durchzuführen.

FINANZIELLE UND ADMINISTRATIVE AUSWIRKUNGEN

29. Die erwogenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit werden zweifellos finanzielle Auswirkungen haben. Eine Evaluierung dieser Auswirkungen und der Folgen für die Luftfahrt wird vorgenommen.
30. Es wird auch zu prüfen sein, wie die zusätzlichen Kosten aufzufangen und zu teilen sind, denn größere Sicherheit kommt sowohl der Öffentlichkeit als auch den Fluggesellschaften, Flughäfen und Passagieren zugute.

ZUSAMMENARBEIT UND KOHÄRENZ AUF INTERNATIONALER EBENE

31. Die Ad-hoc-Gruppe wurde über die wenigen Schwierigkeiten unterrichtet, die aufgrund der neuen Maßnahmen der USA aufgetreten sind; sie empfiehlt, weiterhin uneingeschränkt mit den USA zusammenzuarbeiten, um die Kohärenz der in Europa und in den Vereinigten Staaten neu eingeführten Sicherheitsmaßnahmen zu gewährleisten. Deshalb wurden zur Ausarbeitung dieses Berichts mit der FAA entsprechende Verbindungen aufgenommen, die auch für die Zukunft aufrechterhalten werden.
32. Die Ad-hoc-Gruppe wird auch Initiativen für den Beitrag der Europäischen Gemeinschaft zur künftigen Arbeit in der ICAO vorbereiten. Es wird natürlich davon ausgegangen, dass die Sicherheit des Luftverkehrs ein weltweites Vorgehen erfordert und Kohärenz nicht nur mit unseren amerikanischen Partnern, sondern auch mit anderen Teilen der Welt sichergestellt werden muss. Aufgrund von Initiativen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten zusammen mit der ECAC in der ICAO wurde bereits eine Entschliebung angenommen, in der solche koordinierten Anstrengungen vorgesehen sind. Auch künftig sollen in diesem Forum Initiativen ergriffen werden, um die Überprüfung des Anhangs 17 voranzutreiben und ein ICAO-Sicherheitsbewertungsprogramm einzuführen.