



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**

**Bryssel, 11. lokakuuta 2001 (12.10)
(OR. en)**

12651/01

LIMITE

AVIATION 81

SAATE

Vastaanottaja: 16. lokakuuta kokoontuva liikenneneuvosto

Asia: **SIVIILI-ILMAILUN TURVALLISUUS**

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena alustava raportti monialaisen ad hoc –työryhmältä, joka perustettiin 14. syyskuuta 2001 pidetyssä liikenneneuvoston ylimääräisessä istunnossa ja jonka puheenjohtajana toimivat komissio ja neuvoston puheenjohtaja yhdessä.

SIVIILI-ILMAILUN TURVALLISUUTTA KÄSITTELEVÄ AD HOC –TYÖRYHMÄ

Alustava raportti

ESIPUHE

1. Syyskuun 11. päivänä 2001 tehdyt terrori-iskut olivat uusi tapa puuttua laittomasti siviili-ilmailutoimintaan. Näihin iskuihin asti turvatoimet oli suunniteltu sellaisia siviili-ilmailuun kohdistuvia hyökkäyksiä vastaan, joissa joko ilma-alus tuhotaan tai käydään neuvotteluja. Tästä syystä turvatoimissa oli varauduttu erilaisiin hyökkääjiin (eikä itsemurhaiskun tekijöihin). Sen erityispiirteen lisäksi että 11. syyskuuta 2001 tehdyissä iskuissa hyökkääjät olivat valmistautuneet kuolemaan, vielä tärkeämpi näille iskuille ominainen piirre oli se, että ilma-alusta itseään käytettiin pommina maassa sijaitsevien kohteiden tuhoamiseksi.
2. Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 sekä Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC:n) asiakirjan 30 mukaisesti tähän mennessä toteutetut terrorismin vastaiset toimet ovat edelleen voimassa. Mutta on pohdittava, mikä olisi paras tapa toimia näitä uudenlaisia hyökkäyksiä vastaan.
3. Voidaan kuitenkin olettaa, että tulevaisuudessa siviili-ilmailutoimintaan puututaan yhä hyvin usein tunnettua kaavaa noudattavin laittomin teoin. Sen vuoksi olisi erheellistä tehdä muutoksia muutosten vuoksi. Vika ei ollut järjestelmässä vaan siinä, ettei tämäntyyppisiä julkimuksia osattu kuvitella eikä näin myöskään ehkäistä.
4. Tässä alustavassa raportissa kartoitetaan nykyisen järjestelmän heikot kohdat. Ensimmäinen näistä on, ettei kansainvälisiä määräyksiä (muun muassa asiakirjan 30 määräyksiä) edellytetä noudatettavan kotimaan lennoilla. Toiseksi määräyksiä ei panna jäsenvaltioissa täytäntöön samalla tavalla. Raportissa tarkastellaan myös sellaisia nykyjärjestelmässä ilmeneviä puutteita, esimerkiksi henkilöstön koulutuksessa, jotka on tunnistettava ja korjattava.
5. Lisäksi tässä raportissa kartoitetaan eri vaihtoehtoja lisätoimiksi, joilla vastataan tähän uudentyyppiseen uhkaan. Näihin vaihtoehtoihin kuuluu varsinaisten turvatoimien lisäksi myös turvajärjestelyjä, jotka liittyvät ilma-alusten suunnitteluun ja toimintaan (esimerkiksi ohjaamon oven lukitseminen), lentoliikenteen hallintamenettelyihin, tiedustelutoimintaan – mikä edellyttää hallintojen välisen yhteistyön parantamista – sekä koulutukseen.

Kuten tässä raportissa todetaan, ilmailuturvallisuuden parantaminen edellyttää seuraavia toimenpiteitä:

1. ECAC:n suositusten täytäntöönpanon tehostaminen koulutuksella, täytäntöönpanojärjestelyin (oikeudellinen väline ja laadunvalvonta), asianmukaisella rahoituksella sekä tiiviin hallinnollisen yhteistyön avulla.
 2. Uusien sääntöjen antaminen uudentyyppisen uhan torjumiseksi. Joidenkin sääntöjen valmistelu edellyttää intensiivistä työtä, johon osallistuvat sekä ilma-alusten valmistajat että turvallisuussääntöjen laatijat, kuten säännöt, jotka koskevat ohjaamon ovien vahvistamista. Toiset säännöt ovat helpommin toteutettavissa, kuten ohjaamon ovien sulkemismenettelyt, vaarallisten tavaroiden kieltäminen sekä lentokoneeseen pääsyn valvonnan tehostaminen.
 3. Koordinoitu koulutuksen kehittäminen. Turvallisuudesta vastaavan henkilöstön lisäksi on koulutettava myös maassa olevaa henkilöstöä ja miehistöä.
 4. Kaikkien tahojen välisen yhteistyön tehostaminen, mukaan lukien terrorismin torjunnassa mukana olevat ilmailun turvaamisesta vastaavat yksiköt.
 5. Nykyisten auditointiohjelmien tehostaminen.
-
6. Näiden aloitteiden ja parannusten kehittäminen edellyttää kansainvälistä yhteistyötä, ensisijaisesti ECAC:n piirissä, sillä sen pitäisi jatkossakin toimia asiantuntijaelimenä, joka laatii tekniset säännöt 38 jäsenvaltionsa hyväksi. Ilman kansainvälistä yhteistyötä Euroopan tasolla annetuilla säännöillä on vain rajallista merkitystä: lentoliikenteen turvallisuus riippuu nykyään entistä enemmän turvatoimista, joita lentojen lähtömaassa otetaan käyttöön ja pannaan täytäntöön. Tästä syystä Euroopan yhteisön on ad hoc –työryhmänsä välityksellä vaikutettava yhdessä ECAC:n kanssa toimintaan, jota ICAO:ssa toteutetaan vuoden 2001 yleiskokouksessa päätettyjen suuntaviivojen mukaisesti.
 7. Ad hoc –työryhmä aikoo laatia johdonmukaisen työohjelman tässä alustavassa raportissa eriteltyjen seikkojen sekä ECAC:n piirissä tehtävän työn pohjalta, ja se esitetään joulukuun liikenneneuvostolle.

JOHDANTO

8. Liikenneneuvoston 14.9.2001 pidetyssä ylimääräisessä istunnossa tehtiin päätös ad hoc -työryhmän perustamisesta. Työryhmä on monialainen siinä mielessä, että siihen kuuluu asiantuntijoita ilmailuturvallisuuden alan ohella sisä- ja oikeusasioiden alalta, Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) ja ICAO:n sihteeristöstä sekä edustajia Eurocontrolista ja Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimestä (JAA).
9. Komissio perusti samanaikaisesti sidosryhmiä (lentoyhtiöt, lentokentät, miehistö, maahuolintahenkilöstö, liikelennot, valmistajat) edustavan työryhmän antamaan oman panoksensa ad hoc -ryhmän työskentelyyn.
10. Työryhmän puheenjohtajina toimivat komissio ja neuvosto. Neuvoston määritelmän mukaan työryhmän tehtävänä oli ensinnäkin tarkastella "koordinointi- ja yhteistyötarpeita unionin sisällä turvatoimien johdonmukaisen käyttöönoton takaamiseksi" ja toiseksi "pohtia lainsäädäntöaloitteita, joiden avulla taattaisiin turvatoimien tehokas ja yhdenmukainen

toteutus, mitenkään puuttumatta komission aloiteoikeuteen". Työryhmän tehtävänä oli myös tutkia, ovatko yhteisön säännökset yhdenmukaisia USA:n lainsäädännön kanssa, jotta Euroopan lentoyhtiöihin ei sovellettaisi monia erityyppisiä säännöksiä. Se tarkasteli myös panna täytäntöön 21.9.2001 pidetyn ylimääräisen Eurooppa-neuvoston päätelmät.

11. Neuvosto pyysi työryhmää esittämään ensimmäisen raporttinsa ajoissa 16.10.2001 pidettävää liikenneneuvostoa varten. Työryhmä on kokoontunut tässä tarkoituksessa kolmesti. ECAC perusti samaan aikaan kolme työryhmää; yhden työryhmän raportti on tämän raportin liitteenä. Ad hoc -ryhmä ei tosin voinut vielä käsitellä sitä, koska se ei ollut käytettävissä tämän raportin laadintavaiheessa. ECAC:n puheenjohtajan mukaan raportti oli saatavilla 11.10.2001 ja muut raportit seuraavat sitä 6.12.2001 mennessä.

NYKYTILANNE

12. Siviili-ilmailun turvallisuus syntyy tuloksena erilaisista toimenpiteistä, jotka toteutetaan kansallisten virallisten valvonnassa lentokentillä, lentokoneissa ja lennonjohtokeskuksissa. Seuraavassa kuvataan tilannetta näillä eri alueilla.

1) LENTOKENTTIEN TURVALLISUUS

i) Institutionaaliset puitteet

13. Nykyiset turvallisuusmääräykset jakaantuvat kahdelle eri tasolle:
 - Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on asettanut kansainväliset vaatimukset, jotka ovat sitovia vain kansainvälisillä lennoilla. ICAOn viimeksi pidetyssä yleiskokouksessa (5.10.2001) päätettiin vahvistaa järjestön sääntely- ja valvontatehtäviä.
 - Eurooppalaiset vaatimukset on esitetty ECAC:n asiakirjassa 30, ja ne koskevat 38:aa Euroopan valtiota. Vaatimukset on kuitenkin suunniteltu kansainvälisiä lentoja varten, vaikka monet Euroopan yhteisön jäsenvaltiot soveltavatkin niitä myös kotimaan lennoilla. ECAC lähettää tarkastusryhmänsä tarkastamaan näiden vaatimusten täytäntöönpanoa.
14. Vastuu ECAC:n suositusten ja kansainvälisten standardien täytäntöönpanosta vaihtelee suuresti jäsenvaltioittain. Useimmissa maissa siitä vastaa liikenneministeriö, tai vastuu on jaettu useamman kuin yhden ministeriön kesken, joihin kuuluvat esimerkiksi oikeus-, sisä- ja puolustusministeriö. Tehtävien jako lentokenttien, lentoyhtiöiden ja poliisin välillä vaihtelee myös suuresti.
15. Euroopan yhteisö on tähän mennessä laatinut sääntöjä lentoliikenteen turvallisuuden alalla ainoastaan lentoturvallisuuden (ks. jakso 2) osalta. Työryhmän oli voimakkaasti sitä mieltä, että jos yhteisö harkitsee tämän alan toimia, niillä pitäisi pyrkiä luomaan yhteinen suojelun vähimmäistaso, eikä estää jäsenvaltioita määrittämästä itse olemassa olevaa uhkaa ja toteuttamasta vastaavasti lisätoimia. Katsottiin myös, että lentoturvallisuutta koskevien sopimusten tekemisen kolmansien maiden kanssa pitäisi kuulua edelleen jäsenvaltioiden toimivaltaan. Sidosryhmät puolestaan tukivat yhteisön toimintaa yhdenmukaisuuden turvaamiseksi ja katsoivat, että poikkeuksellisten toimenpiteiden tulee olla perusteltuja ja oikeasuhtaisia olemassa olevaan uhkaan nähden.

16. Muut Eurooppa-neuvoston päätelmissä luetellut toimenpiteet (aseiden luokittelu, ruumaan menevän matkavaran tarkastukset ja laadunvalvonta) on toteutettava osana yleistä lähestymistapaa, johon kuuluvat kaikki ECAC:n suosittamat lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet. Ad hoc -ryhmä on tämän vuoksi harkinnut tällaisten toimenpiteiden toteuttamista siten, että parannettaisiin nykyisten suositusten soveltamista, muun muassa ruumaan menevän matkatavaran tarkastuksia sekä tarkastuksia kiellettyjen ja vaarallisten tavaroiden varalta.

ii) Täytäntöönpanon nykytilanne

17. Ad hoc -työryhmässä oltiin yleisesti samaa mieltä siitä, että asiakirjassa 30 olevat toimenpiteet varmistaisivat täysimääräisesti toteutettuna hyvän lentoliikenteen turvallisuuden tason. Ne eivät kuitenkaan olisi estäneet Yhdysvalloissa tapahtuneen kaltaista terroritekoa, vaikka ne olisi pantu täysimääräisesti täytäntöön Euroopan lentokentillä.
18. Suurimmat ongelmat johtuvat ilmeisesti seuraavista seikoista:
- Toimenpiteitä ei sovelleta kaikkiin lentoihin, koska ECAC:n ja ICAOn vaatimukset koskevat vain kansainvälisiä lentoja. Suuntaus on kuitenkin kohti vaatimusten soveltamista kaikkiin lentoihin, vaikka joissakin jäsenvaltioissa sovelletaan vähemmän sitovia toimenpiteitä kotimaan ja Schengenin alueen sisäisiin lentoihin.
 - Ruumaan menevän matkatavaran tarkastukset vaihtelevat suuresti maasta toiseen, mutta tilanne muuttuu vuoden 2002 loppuun mennessä kansainvälisessä lentoliikenteessä, kun ECAC:n suositus ruumaan menevän matkatavaran sataprosenttisesta tarkastamisesta pannaan täytäntöön. Eurooppa-neuvoston päätelmien mukaisesti ad hoc -ryhmä ehdottaa, että nämä määräykset tehtäisiin sitoviksi kaikilla kaupallisilla lentokentillä ja kaikilla lennoilla (kotimaan ja kansainvälisillä).
 - Monissa jäsenvaltioissa lentokenttien suunnittelu ja infrastruktuuri on sellainen, ettei lähtevien ja saapuvien matkustajien täydellinen erottaminen toisistaan ole mahdollista, mistä taas seuraa, että matkustaja, joka saapuu lentokentältä, jonka turvatarkastus on puutteellinen, voi olla yhteydessä matkustajaan, joka on jo käynyt läpi turvatarkastuksen, alueella, josta lentokoneeseen nousta. Tämä ei kuitenkaan aiheuta suurempaa vaaraa, jos toteutetaan asianmukaiset täydentävät toimenpiteet.
 - Joillakin jäsenvaltioilla on vaikeuksia panna täytäntöön suositeltuja toimenpiteitä lastitoimintojen osalta joko poliittisen tahdon ja/tai teknisen asiantuntemuksen puuttumisen vuoksi.
 - Kansalliset laadunvalvontajärjestelmät ovat tasoltaan vaihtelevia tai puutteellisia pääasiassa voimavarojen (koulutuksen, työvoiman, rahoituksen) puutteen vuoksi tai siksi, että laadunvalvontakäytäntöä ei ole.
 - ECAC:n suunnittelema auditointiohjelma edellyttää lisäresursseja, ja työryhmälle tiedotettiin, että uusi ECAC:n auditointijärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2000. Tähän päivään mennessä siitä on toteutettu kolme ohjaajille tarkoitettua järjestelmää vapaaehtoiselta pohjalta ja samoin kolme auditointia. Seuraavien 18 kuukauden aikana tarkoituksena on tehdä vielä 50 auditointia. Arvioidaan, että 50–70 lentokentän otos yhteisön noin 400 lentokentästä antaisi niin tarkat tulokset, että soveltamistasosta voitaisiin tehdä johtopäätöksiä. On erittäin tärkeää, että kaikki jäsenvaltiot käynnistävät ECAC:n vaatimuksiin perustuvien auditointijärjestelmien käytön.
19. Korostettiin myös, että tähän asti turvatoimien täytäntöönpanossa on täytynyt ottaa huomioon myös se, ettei matkustajille tai lentotoiminnalle ole aiheutunut tarpeetonta haittaa. Aiemman toimivuustason ylläpitäminen siten, että turvatoimien täytäntöönpanoa samalla tiukennetaan, edellyttää tästä syystä lisää sekä henkilöstö- että välineresursseja.

20. Yhteenvetona voidaan todeta, että nykyisten toimenpiteiden täytäntöönpanon tehokkuus riippuu pääasiassa siitä, että toimenpiteiden tehokasta soveltamista valvotaan tiukemmin ja järjestelmällisemmin kaikilla lentokentillä. Se edellyttää selkeitä lakiin perustuvia velvoitteita kaikille toimijoille sekä lisäresursseja henkilöstön rekrytointiin ja koulutukseen.

2) ILMA-ALUSTEN TURVALLISUUS

i) Institutionaaliset puitteet

21. Kansainväliset vaatimukset sisältyvät ICAO:n liitteisiin 6 ja 8. Näitä vaatimuksia on kehitelty edelleen Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen (JAA:n) yhteiseurooppalaisissa ilmailuvaatimuksissa (JARreissa), esimerkiksi lentokelpoisuussäännöstöissä sekä JAR–OPS-vaatimuksissa. Turvallisuusvaatimuksia asetetaan myös komission ehdotuksissa, jotka koskevat kaupallisessa lentoliikenteessä toimiville lentokoneille asetettavia toiminnallisia vaatimuksia¹ sekä matkustamomiehistöä koskevia turvallisuusvaatimuksia² ja jotka ovat edelleen neuvoston ja Euroopan parlamentin käsittelyssä.

ii) Täytäntöönpanon nykytilanne

22. On tutkittava perusteellisemmin, pannaanko toimenpiteet täytäntöön tyydyttävällä tavalla.

3) TURVALLISUUS LENTOLIIKENTTEEN HALLINNASSA

i) Institutionaaliset puitteet

23. Laitonta puuttumista sekä siihen liittyviä menettelyjä koskevat kansainväliset vaatimukset asetetaan ICAO:n liitteessä 11, ja niitä on kehitelty edelleen ICAO:n ohjeissa (asiak. 4444).

ii) Täytäntöönpanon nykytilanne

24. Turvatoimet sisältyvät lennonjohtokeskusten menettelyohjeisiin sekä koordinoitipöytäkirjoihin. Näyttää siltä, että niitä sovelletaan asianmukaisesti.

KEHITTÄMISALAT

1) LENTOKENTTIEN TURVALLISUUS

i) Alat, joilla asiakirjan 30 toimenpiteitä olisi tehostettava

25. Jotkut hyvät toimintatavat, jotka menevät pidemmälle kuin asiakirjan 30 nykyiset suositukset, jos niistä säädetään ja jos ne pannaan täytäntöön, parantaisivat nykytilannetta. ECAC onkin jo perustanut työryhmän käsittelemään tätä kysymystä, ja ensimmäinen selvitys on tämän asiakirjan liitteenä. ECAC:n ehdotusten lisäksi on kaavailtu seuraavia kohtia:

¹ KOM(2000) 121 lopullinen, 24.3.2000.

² KOM(1997) 382 lopullinen, 22.7.1997, sellaisena kuin se on muutettuna asiakirjalla KOM(1999) 68 lopullinen, 5.3.1999.

- Lähtöä edeltävät etsinnät matkustamossa, joista nykyään huolehtii lentoyhtiön henkilöstö, turvallisuusyhtiöt ja/tai luotettavat siivoojat, olisi tehtävä järjestelmällisesti ja kattavasti
- Valvontaa rajoitetuilla alueilla voisi huomattavasti tehostaa paremmalla tekniikalla, organisoinnilla ja hallinnan valvonnalla
- Turvahenkilöstön koulutuksessa ei aina ole vaadittavia standardeja. Tämä saattaa johtua työn nykyisestä luonteesta. Työlle on tyypillistä suuri vaihtuvuus, matala palkka ja työstä saatava vähäinen tyydytys. Työn yleiskuvan kohentaminen ja palkatun henkilöstön tarkempi seulominen (myös työhönottoa edeltävät tarkistukset) voisi korjata tilanteen. Jos rahoitus järjestyy, Brysselissä sijaitseva alueellinen ICAO:n European Aviation Security Training Institute-koulutuskeskus (EASTI) lisää yhdessä ECAC:n kanssa toimintaansa kehittääkseen eurooppalaisia versioita standardisoidusta ilmailun turvallisuutta koskevasta koulutuspaketista hallitusten, lentoyhtiöiden ja lentokenttien kaikille henkilöstöryhmille. Koulutuspaketit olisi mukautettu uusiin uhkiin ja erityistä huomiota niissä kiinnitettäisiin turvallisuustietoisuuskursseihin ja ilmailun turvallisuutta koskeviin kursseihin ohjaamo- ja matkustamomiehistölle, lähtöselvityshenkilöstölle ja ilmailun turvallisuustarkastajille.

ii) Mahdolliset uudet toimenpiteet

26. Uudenlaisen uhan edessä on nyt sopiva tilaisuus harkita uusia toimenpiteitä, joilla voidaan estää itsemurhaterroristeja pääsemästä lentokoneeseen. ECAC-työryhmä pohtii tätäkin kysymystä ja antaa selvityksen ennen 6.12.2001 pidettävää neuvoston istuntoa. Seuraavia toimenpiteitä on kaavailtu:
- Toimenpiteet, jotka edellyttävät uusia työmenetelmiä ja tehokkaampaa yhteistyötä eri tahojen välillä: paremmat yhteydet tiedustelun, poliisin, lentokentän ja turvallisuuspalvelujen sekä asianmukaisen viranomaisen välillä tehostaisi reagointia mahdollisiin uhkiin hyödyntämällä paremmin eri tahoilta saatavilla olevaa tietoa.
 - Toimenpiteet, jotka edellyttävät tarkastusmenetelmien tehostamista, kuten profilointitekniikoiden käyttöönotto lähtöselvityksessä valikoiduissa tapauksissa, jotta pystyttäisiin paremmin yksilöimään mahdolliset epäilyttävät henkilöt, passin ja tarkastuskortin vertaaminen lähtöportilla tai pistokokeet steriileillä alueilla. Nämä toimenpiteet eivät vaadi mittavia investointeja, asiantuntijoiden olisi helppo määritellä toimintaohjeet ja ne voisivat osoittautua tehokkaaksi pelotteeksi.
 - Käsimatkatavaroiden rajoittaminen saattaisi vähentää riskiä tuoda kiellettyjä esineitä matkustamoon, vaikka se onkin erittäin näkyvä toimenpide. Toimenpiteen tehokkuus riippuisi sen soveltamisesta kaikkiin Euroopan yhteisön ulkopuolelta tuleviin lentoihin, ja sen kaupallisia vaikutuksia on vielä pohdittava.
 - Olisi harkittava simulaatiolaitteiden käyttäjien ja lentäjänkoulutuslaitosten oppilaiden tiukempaa valvontaa ja seulomista. Avoimeksi jää, liittyvätkö nämä toimenpiteet ilmailun turvallisuuteen vai ovatko ne osa laajempaa poliisin tiedustelutehtävää.

2) ILMA-ALUSTEN TURVALLISUUS

27. Jos ennaltaehkäisevät toimenpiteet maassa ovat epäonnistuneet, on tutkittava, miten ilma-alukseen päässeet kaappaajat voidaan tehdä vaarattomiksi. ECAC:n työryhmä tutkii asiaa parhaillaan JAA:n kanssa. Tulevien johtopäätösten lisäksi on määritetty seuraavat toimenpiteet:

- Ilma-aluksen suunnitteluun liittyvät toimenpiteet. Ohjaamon oven kiinni pitämisestä lennon aikana ja pääsyn rajoittamisesta näyttäisi vallitsevan yleinen yksimielisyys. Turvallisuusasiantuntijoiden, valmistajien ja lentäjien on kuitenkin keskusteltava oven lukitsemisesta ja vahvistamisesta sekä ohjaamon eristämisestä matkustamosta ja tähän liittyvistä seurauksista ja menettelyistä. Asiantuntijoiden on otettava huomioon myös muihin ilma-aluksen laitteisiin liittyviä seikkoja, kuten rikkoutumaton transponderi ja videokameran asentaminen, jotta lentäjä saisi ohjaamoon tietoja matkustamon tilanteesta.
- Lennonaikaisen turvahenkilöstön palkkaaminen joihinkin ilma-aluksiin. Toimenpide täydentää lentohenkilöstön koulutusta. Turvahenkilöstön palkkaaminen saa erilaista kannatusta eri jäsenvaltioissa, koska turvajärjestelyjen ja lennon turvallisuuden välillä on löydettävä sopiva tasapaino.
- Ilma-aluksen toimintaan liittyviin menettelyihin ja miehistön koulutukseen liittyviä toimenpiteitä olisi tutkittava. Käsiteltävänä olevien komission ehdotusten (ks. kohta 27.1) asianmukaisia muutoksia olisi pohdittava. Olisi myös huomattava, että European Aviation Security Training Institute-koulutuskeskuksen (EASTI) kehittämään ilmailun turvallisuutta koskevaan koulutuspakettiin on määrä sisällyttää ilmailun turvajärjestelyihin liittyviä kursseja ohjaamo- ja matkustamomiehistölle.

3) LENTOLIIKENTEEEN HALLINTAA KOSKEVAT TOIMENPITEET

28. Lentoliikenteen hallintaan osallistuvien tahojen, joilla on parhaat mahdollisuudet toimia yhteydessä kaapattuun lentokoneeseen, pitäisi voida olla näkyvämmässä asemassa laittomien tekojen määrittämisessä, tiedon levittämisessä ja mahdollisesti näitä seuraavassa väliintulossa:
- Määrittäminen: terroristit tuntevat nykyään hyvin tavanomaisen menettelyn, jossa kaappauksen ilmoittamiseen käytetään transpondereita, ja he estävät sen käytön. Tämän vuoksi olisi tehtävä työtä, jotta transponderit joissain tapauksissa kytkeytyisivät automaattisesti hälytystilaan ja estettäisiin niiden neutralisointi lennon aikana. Primaaristen tutkien ja saatavilla olevien sotilaallisten valvontalaitteistojen käyttöä lennon seurannassa tullessa tutkimaan uudelleen.
 - Tiedotus: ilmaliikenteen hallinta on tällä hetkellä sovitettu tietoliikenneverkkoon. Verkkoa on käytettävä ja laajennettava tiedon levittämistä varten kaikille niille sekä siviili- että sotilasviranomaisille, joiden on toimittava kaappausten yhteydessä. Monia turvallisuusaloilla työskenteleviä ei ole kytketty tähän tietoliikenneverkkoon. Tilanne on korjattava ja on otettava käyttöön soveltuvia menettelyjä, jotta olisi mahdollista reagoida nopeasti ja toteuttaa lisätoimenpiteitä, kuten ilma-aluksen lentokielto ja ilmatilan sulkeminen tietyllä alueella. Eurocontrolin lentoliikennevirtojen säätelykeskuksella on epäilemättä tärkeä rooli tässä toimintaketjussa. Jonkinlaisella automaattisella ilmasta maahan suuntautuvan tiedonkulun kytkennällä, jolla voitaisiin antaa toimintaketjulle asianmukaista tietoa ilma-aluksen tapahtumista, voitaisiin olennaisesti vaikuttaa toiminnan käynnistämiseen.
 - Väliintulo: Päätösten tekeminen siitä, miten kaappaustapauksissa toimitaan, on ehdottomasti korkeimpien hallitustasojen asia, ja se edellyttää mahdollisimman tiivistä koordinoitua ja yhteistyötä sotilas- ja siviiliviranomaisten kesken. NATO:n on todettu kehittäneen yhteisiä menettelyjä, jotka sallivat hävittäjän ylittävän sopimusvaltioiden välisiä kansallisia rajoja. Ilma-aluksen ottamista hallintaan maasta käsin sen ohjaamiseksi tietyille lentokentille harkitaan ja asian tutkimista tehostetaan.

TALOUDELLISET JA HALLINNOLLISET SEURAUKSET

29. Turvallisuuden lisäämiseen tähtäävillä toimenpiteillä tulee varmasti olemaan taloudellisia vaikutuksia. Ilmailuun kohdistuvia vaikutuksia ja seurauksia tullaan arvioimaan.
30. On myös pohdittava, miten ylimääräiset kustannukset olisi hoidettava ja jaettava ottaen huomioon, että lisääntynyt turvallisuus hyödyttää niin kansalaisia kuin lentoyhtiöitä, lentokenttiä ja matkustajia.

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ JA YHTENÄISYYS

31. Ad hoc -työryhmälle kerrottiin muutamista hankaluuksista, joita on tullut esiin uusien USAn-toimenpiteiden yhteydessä, ja USAn kanssa suositeltiin tehtäväksi jatkuvaa täysimääräistä yhteistyötä, jotta varmistettaisiin sekä Euroopassa että Yhdysvalloissa käyttöön otettujen uusien turvatoimien yhtenäisyys. Tämän raportin valmistelua varten onkin luotu FAA:n kanssa yhteydet, jotka tulevat toimimaan jatkossakin.
32. Ad hoc -työryhmä aikoo valmistella myös aloitteita, joita Euroopan yhteisö voi tulevaisuudessa esittää ICAO:ssa. Yleisesti ymmärretään, että lentoliikenteen turvallisuus edellyttää maailmanlaajuisia toimia ja että yhtenäisyys on varmistettava yhdysvaltalaisen virkaveljiemme lisäksi myös muun maailman kanssa. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden yhdessä ECAC:n kanssa ICAO:ssa valmistelemat aloitteet ovat jo johtaneet koordinoituja toimia koskevan päätöslauselman antamiseen. Aloitteita tehdään edelleen ICAO:ssa liitteen 17 tarkistamiseksi ja ICAO:n turvallisuuden arviointiohjelman käynnistämiseksi.