



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 11 oktober 2001 (12.10)
(OR. en)**

12651/01

LIMITE

AVIATION 81

BEGELEIDENDE NOTA

aan: de Raad Vervoer op 16 oktober 2001

Betreft: BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

Voor de delegaties gaat hierbij het eerste verslag van de multidisciplinaire ad hoc groep, die is ingesteld ingevolge de buitengewone zitting van de Raad Vervoer op 14 september 2001 en onder covoorzitterschap van de Commissie en het voorzitterschap van de Raad heeft vergaderd.

Eerste verslag

TEN GELEIDE

1. Met de terroristische aanslagen van 11 september 2001 is er een nieuwe vorm van wederrechtelijk handelen ("unlawful interference") tegen de burgerluchtvaart ontstaan. Tot dan toe was de opzet van de beveiligingsmaatregelen gebaseerd op aanslagen tegen de burgerluchtvaart die hetzij tot de vernietiging van het vliegtuig, hetzij tot onderhandelingen moest leiden; de maatregelen waren vooral geconcentreerd op alle mogelijke agressors (behalve zelfmoordenaars). Maar afgezien van het feit dat de agressors van 11 september 2001 bereid waren bij de aanslag het leven te laten, werden deze aanslagen ook gekenmerkt door een nog belangrijker verschil: het vliegtuig zelf werd gebruikt als een bom tegen doelwitten op de grond.
2. De antiterroristische maatregelen die tot nu toe zijn genomen op grond van bijlage 17 van het Verdrag van Chicago en document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC), blijven hun waarde behouden. Nu moet worden gezien hoe de nieuwe vormen van agressie het best kunnen worden aangepakt.
3. Het is te verwachten dat veel toekomstige daden van wederrechtelijk handelen tegen de burgerluchtvaart volgens de welbekende patronen zullen plaatsvinden. Het zou dus onjuist zijn om zijn toevlucht te nemen tot verandering omwille van de verandering. De kwetsbaarheid was niet inherent aan het systeem, maar was een gevolg van ons onvermogen om ons dergelijke wrede daden voor te stellen en die vervolgens te voorkomen.
4. In dit eerste verslag worden de zwakke plekken van het huidige systeem geïdentificeerd. Ten eerste is er geen voorschrift dat de internationale normen (met inbegrip van die van document 30) moeten worden toegepast voor binnenlandse vluchten. Ten tweede worden de normen voor internationale vluchten niet in alle lidstaten op dezelfde manier toegepast. Het verslag onderzoekt ook de tekortkomingen in het huidige systeem, bijvoorbeeld op het gebied van de opleiding van het personeel, die moeten worden aangepakt en verholpen.
5. Daarenboven wordt in dit verslag geïdentificeerd welke mogelijkheden er zijn voor aanvullende maatregelen om deze nieuwe vorm van bedreiging aan te pakken. Die mogelijkheden omvatten niet alleen beveiligingsmaatregelen als zodanig, maar ook veiligheidsmaatregelen in verband met het ontwerp en de exploitatie van luchtvaartuigen (bijvoorbeeld het afsluiten van de deur naar de cockpit), procedures voor het luchtverkeersbeheer, inlichtingenmaatregelen die een verbetering in de samenwerking tussen de verschillende overheidsdiensten vereisen, en zeker opleidingsmaatregelen.

Zoals in dit verslag wordt uiteengezet, is voor een betere beveiliging van de burgerluchtvaart het volgende vereist:

1. een verbetering van de uitvoering van de ECAC-aanbevelingen, door middel van opleiding, het hand-havingsmechanisme (juridische instrumenten en kwaliteitscontrole), passende financiering en intensieve administratieve samenwerking;
 2. aanneming van nieuwe voorschriften om de nieuwe vormen van bedreiging aan te pakken: voor sommige van die maatregelen, zoals het versterken van de cockpitdeur, zal veel werk moeten worden verzet, door onder meer vliegtuigfabrikanten en de met de veiligheidsregelgeving belaste instanties. Andere maatregelen zijn gemakkelijker in te voeren, zoals procedures voor het sluiten van de cockpitdeur, het verbod op gevaarlijke artikelen en de intensivering van toegangscontroles;
 3. een gecoördineerde inspanning in de ontwikkeling van de opleiding, niet alleen voor het personeel dat belast is met de beveiliging, maar ook van het grondpersoneel en het boordpersoneel;
 4. een nauwere samenwerking tussen alle diensten, met inbegrip van de luchtvaartbeveiligingsdiensten, die betrokken zijn bij terrorismebestrijding;
 5. de intensivering van de bestaande audit-programma's.
6. Voor de ontwikkeling van deze initiatieven en verbeteringen is internationale samenwerking nodig, in de eerste plaats in de ECAC, die het deskundige orgaan moet blijven voor de opstelling van de technische voorschriften ten behoeve van zijn 38 lidstaten. Zonder internationale samenwerking zal iedere maatregel die op Europees niveau wordt genomen slechts een beperkt effect hebben: de beveiliging van het luchtvervoer wordt thans, meer nog dan in het verleden, bepaald door de beveiligingsmaatregelen die worden aangenomen en gehandhaafd in de landen waar de vluchten vandaan komen. Daarom zal de Europese Commissie, in samenwerking met de ECAC, via haar ad hoc groep moeten bijdragen aan de werkzaamheden van de ICAO, in overeenstemming met beleidslijnen die door de algemene vergadering van 2001 zijn bepaald.
7. De ad hoc groep is voornemens om voor de decemberzitting van de Raad Vervoer een coherent werkprogramma op te stellen op basis van de in dit eerste verslag geïdentificeerde punten en van de werkzaamheden van de ECAC.

INLEIDING

8. Tot de instelling van de ad hoc groep is besloten tijdens de buitengewone zitting van de Raad Vervoer van 14 september 2001. Het is een multidisciplinaire groep in die zin dat zij niet alleen deskundigen op het gebied van de luchtvaartbeveiliging omvat, maar ook deskundigen van Justitie en Binnenlandse Zaken, het secretariaat van de Europese Burgerluchtvaartconferentie, het secretariaat van de ICAO en vertegenwoordigers van Eurocontrol en de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten (JAA).
9. Parallel daaraan heeft de Commissie een groep ingesteld die de belanghebbenden vertegenwoordigt (luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, boordpersoneel, grondpersoneel, zakelijke luchtvaart, vliegtuigfabrikanten), om bij te dragen aan de besprekingen van de ad hoc groep.
10. De groep staat onder covoorzitterschap van de Commissie en het Raadsvoorzitterschap. Haar taak, als omschreven door de Raad, is enerzijds "het inventariseren van de coördinatie- en samenwerkingsbehoeften binnen de Europese Unie voor een samenhangende invoering van de beveiligingsmaatregelen", en anderzijds "het overwegen van wetgevingsinitiatieven die een doeltreffende en

eenvormige toepassing van die maatregelen waarborgen, zonder afbreuk te doen aan het initiatiefrecht van de Commissie"; tevens moet zij "nagaan of de communautaire regelgeving strookt met de Amerikaanse bepalingen om te voorkomen dat de Europese luchtvaartmaatschappijen aan verschillende regelgevingen moeten voldoen". Daarnaast heeft de groep besproken hoe de conclusies van de buitengewone Europese Raad van 21 september 2001 moeten worden uitgevoerd.

11. De Raad heeft de groep verzocht op tijd een eerste verslag in te dienen voor de zitting van de Raad Vervoer op 16 oktober. De groep heeft daartoe drie keer vergaderd. Daarnaast heeft de ECAC drie werkgroepen opgericht; het rapport van een van die werkgroepen is aan dit verslag gehecht, maar de ad hoc groep kon dat rapport niet bespreken omdat het nog niet beschikbaar was toen dit verslag werd opgesteld. Volgens informatie van de voorzitter van de ECAC is dat rapport op 11 oktober uitgebracht en zullen de andere rapporten te gelegener tijd, voor 6 december 2001, gereed zijn.

HUIDIGE SITUATIE

12. De beveiliging van de burgerluchtvaart is het resultaat van een geheel van maatregelen die onder toezicht van de nationale autoriteiten getroffen zijn in luchthavens, aan boord van vliegtuigen en in de luchtverkeersleidingscentra. De stand van zaken op elk gebied wordt hierna kort samengevat.

1) BEVEILIGING VAN LUCHTHAVENS

i) Institutioneel kader

13. De bestaande beveiligingsvoorzieningen zijn op twee niveaus georganiseerd:
 - de internationale voorschriften worden vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie; die voorschriften zijn alleen voor internationale vluchten bindend. Tijdens de laatste algemene vergadering (5 oktober) is besloten de taken van de ICAO op het gebied van regelgeving en toezicht te versterken;
 - de Europese voorschriften zijn vervat in document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie en gelden in 38 Europese staten. Die normen zijn eigenlijk ontworpen voor internationale vluchten, maar een groot aantal lidstaten van de Europese Unie passen ze ook toe op binnenlandse vluchten. Inspectieteams van de ECAC stellen nu een onderzoek in naar de toepassing van die voorschriften.
14. De verantwoordelijkheid voor de toepassing van de aanbevelingen en internationale normen van de ECAC is in de verschillende lidstaten sterk uiteenlopend geregeld. In de meeste landen berust zij bij het ministerie van Verkeer, of is zij verdeeld over verscheidene ministeries, waaronder Justitie, Binnenlandse Zaken en Defensie. De taakverdeling tussen luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en politie voor de toepassing ervan loopt ook sterk uiteen.
15. Tot dusver heeft de Europese Gemeenschap geen regels opgesteld op het gebied van beveiliging, behalve in verband met veiligheidsvraagstukken (zie deel 2). In de groep overheerste de opvatting dat een optreden van de Gemeenschap, indien dat overwogen wordt, gericht zou moeten zijn op de vaststelling van een gemeenschappelijk minimumbeveiligingsniveau, maar de lidstaten niet zou mogen beletten de voor hun land bestaande dreiging te bepalen en daarop afgestemde extra maatregelen te treffen. Ook heerste de mening dat de sluiting van overeenkomsten met derde landen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart een nationale bevoegdheid moet blijven. De belanghebbende organisaties daarentegen voelden veel meer voor een optreden van de Gemeenschap om uniformiteit te waarborgen - eventueel gerechtvaardigde uitzonderlijke maatregelen moeten in verhouding staan tot de bedreiging.

16. De andere maatregelen die genoemd worden in de conclusies van de Europese Raad (classificatie van wapens, controle op de bagage in het bagageruim en kwaliteitscontroles) moeten uitgevoerd worden binnen een algemene benadering waarin alle door de ECAC aanbevolen beveiligingsmaatregelen verenigd zijn. Daarom denkt de ad hoc groep aan vaststelling van dergelijke maatregelen in het kader van een verbetering in de toepassing van de bestaande aanbevelingen, die controle op de bagage in het bagageruim en op verboden en gevaarlijke goederen omvatten.

ii) Huidige stand van toepassing

17. De ad hoc groep is het er algemeen over eens dat de in document 30 genoemde maatregelen bij volledige toepassing een goed niveau van beveiliging van de luchtvaart zouden waarborgen; maar zelfs indien die maatregelen in de Europese luchthavens volledig waren toegepast, zouden zij een terroristische aanslag als die in de Verenigde Staten niet hebben voorkomen.
18. De voornaamste problemen zijn, naar het zich laat aanzien:
- de maatregelen worden niet toegepast op alle vluchten, daar de voorschriften van de ECAC en de ECAO alleen gelden voor internationale vluchten. De tendens is echter die voorschriften op alle vluchten toe te passen, al gelden er in sommige lidstaten minder strenge maatregelen voor binnenlandse vluchten en intra-Schengenvluchten;
 - de controle van bagage in het bagageruim verschilt momenteel sterk van land tot land, maar daarin zal eind 2002 voor internationale vluchten verandering komen door de toepassing van de aanbeveling van de ECAC van een volledige (100%) controle op de bagage in het bagageruim; om gevolg te geven aan de conclusies van de Europese Raad stelt de ad hoc groep voor, die bepalingen bindend te maken voor alle commerciële luchthavens en alle vluchten (binnenlandse en internationale);
 - in veel lidstaten zijn de opzet en de infrastructuur van luchthavens niet overal berekend op een algehele scheiding van aankomende en vertrekkende passagiers. Het gevolg hiervan is dat een passagier die aangekomen is vanuit een luchthaven met onvoldoende beveiliging in contact kan komen met een passagier die al gecontroleerd is in de inschepingszone. Dat levert echter geen groot gevaar op indien er toereikende tegenmaatregelen worden getroffen;
 - sommige lidstaten hebben te kampen met problemen bij de toepassing van de aanbevolen maatregelen op vrachthandelingen, door gebrek aan politieke wil en/of technische kennis;
 - er bestaan verschillen of gebreken in de nationale kwaliteitscontrolesystemen, voornamelijk door gebrek aan middelen (opleiding, mankracht, financiering) en het ontbreken van een kwaliteitszorgcultuur;
 - het door de ECAC opgezette audit-programma vergt extra middelen en de groep is ervan in kennis gesteld dat er in 2000 een nieuw audit-systeem van de ECAC is ingevoerd. Tot dusver zijn 3 vrijwillige proefprojecten gehouden en 3 audits verricht. Gehoopt wordt dat er in de komende 18 maanden nog 50 audits verricht zullen worden. Een steekproef van 50 à 70 luchthavens van de naar schatting in totaal 400 luchthavens in de Gemeenschap zal, naar men denkt, voldoende resultaten opleveren voor conclusies over de graad van toepassing. Het is van essentieel belang dat alle lidstaten audit-systemen opzetten die gebaseerd zijn op de ECAC-voorschriften.
19. Ook is benadrukt dat er bij toepassing van beveiligingsmaatregelen tot dusver rekening mee werd gehouden dat de passagiers en de luchtvaartoperaties niet te veel gehinderd moesten worden. Voor handhaving van de tot dusver bestaande vlotte afhandeling bij verscherping van de toepassing van beveiligingsmaatregelen zijn daarom extra middelen nodig, zowel personeel als uitrusting.

20. Kortom, hoe efficiënt de huidige maatregelen zullen zijn, hangt voornamelijk af van een strengere, meer systematische controle op de feitelijke toepassing ervan in alle luchthavens; daarvoor zijn duidelijke wettelijke voorschriften voor alle betrokkenen en extra middelen voor personeelswerving en -opleiding vereist.

2) BEVEILIGING VAN VLIEGTUIGEN

i) Institutioneel kader

21. De internationale voorschriften zijn vervat in de bijlagen 6 en 8 van de ICAO. Die voorschriften zijn verder ontwikkeld in de Joint Aviation Requirements (JAR's) van de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten (JAA), b.v. in de luchtwaardigheidsvoorschriften en de JAR-OPS. Er zijn beveiligingsvoorschriften opgenomen in de Commissievoorstellen betreffende technische voorschriften voor commerciële luchtvaartoperaties ¹ en veiligheidseisen voor cabinepersoneel in de burgerluchtvaart ², die bij de Raad en het Europees Parlement in behandeling zijn.

ii) Huidige stand van toepassing

22. Er zal nog verder worden nagegaan of de maatregelen op bevredigende wijze ten uitvoer worden gebracht.

3) BEVEILIGING VAN DE REGELING VAN HET LUCHTVERKEER

i) Institutioneel kader

23. Wat wederrechtelijk handelen en daarmee verband houdende procedures betreft zijn de internationale voorschriften vervat in bijlage 11 van de ICAO en verder uitgewerkt in richtsnoeren van de ICAO (doc. 4444).

ii) Huidige stand van toepassing

24. De beveiligingsmaatregelen zijn opgenomen in de handleidingen en coördinatieprotocollen van de luchtverkeersleidingscentra. Zij lijken op de juiste wijze te worden toegepast.

VERBETERINGSMOGELIJKHEDEN

1) BEVEILIGING VAN LUCHTHAVENS

i) Gebieden waarop de maatregelen van document 30 zouden moeten worden aangescherpt

25. Sommige zogenaamde beste praktijken die verder gaan dan de huidige aanbevelingen van document 30, zouden verbetering kunnen brengen in de huidige situatie, indien zij in een voorschrift vastgelegd en toegepast worden. De ECAC heeft al een werkgroep opgericht om dat vraagstuk te bestuderen en een eerste rapport van het werk van die groep is aan dit verslag gehecht. Onverminderd de voorstellen van de ECAC zijn de volgende punten overwogen:

¹ COM 2000/121 def. van 24 maart 2000.

² COM 97/0382 def. van 22 juli 1997, gewijzigd bij COM 99/0068 def. van 5 maart 1999.

- inspecties van de cabine vóór het vertrek, die momenteel door personeelsleden van de luchtvaartmaatschappijen, beveiligingsfirma's en/of betrouwbaar schoonmaakpersoneel worden uitgevoerd, moeten systematisch en uitvoerig zijn;
- de controle van beperkt toegankelijke gebieden kan aanzienlijk verbeterd worden door de technologie, de organisatie en het management te verbeteren;
- de opleiding van het beveiligingspersoneel voldoet soms niet aan de normen. Dit is wellicht het gevolg van het huidige imago van het beroep, dat een groot personeelsverloop kent, slecht betaald is en weinig voldoening schenkt. Een beter loopbaanprofiel en een betere screening (inclusief pre-placement tests) van het aangeworven personeel zouden dat kunnen verhelpen. Het regionale European Aviation Security Training Institute van de ICAO (het in Brussel gevestigde EASTI) zal, in het kader van een samenwerkingsverband met ECAC en onder voorbehoud van passende financiële regelingen, meer werk maken van Europese versies van standaardopleidingen "veiligheid in de luchtvaart" voor alle betrokken personeelscategorieën in overheidsdiensten, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens; de opleidingen zullen worden aangepast aan de nieuwe bedreigingen en extra aandacht zal gaan naar opleidingen op het gebied van beveiligingsbewustzijn, veiligheid van de luchtvaart voor het cockpit- en cabinepersoneel, het personeel van de incheckbalie en voor de luchtvaartveiligheid bevoegde inspecteurs.

(ii) Mogelijke nieuwe maatregelen

26. In het licht van de nieuwe bedreiging is het zaak nieuwe maatregelen te overwegen waarmee de aanwezigheid van kamikazeterroristen in een vliegtuig kan worden voorkomen. De Task Force van de ECAC bestudeert momenteel de zaak en zal vóór de Raadszitting van 6 december 2001 verslag uitbrengen. De volgende maatregelen worden overwogen:
- nieuwe werkmethoden en een verbeterde coördinatie tussen verschillende departementen: door een betere verbinding tussen inlichtingen-, politie-, luchthaven- en beveiligingsdiensten en de bevoegde overheid zou de beschikbare informatie in alle betrokken diensten beter gebruikt worden, hetgeen het reactievermogen op mogelijke bedreigingen zou verbeteren;
 - verbetering van de controlemethoden: o.a. invoering van profileringstechnieken om voor bepaalde situaties aan de incheckbalie over een beter profiel van mogelijke verdachten te beschikken, of invoering van een systeem waarbij de instapkaart en het paspoort op het ogenblik van vertrek bij de uitgang worden samengevoegd, of invoering van steekproefcontroles in gebieden die niet met de vlucht zelf te maken hebben. Voor deze maatregelen zijn geen grote investeringen nodig; de operationele instructies kunnen makkelijk door deskundigen worden vastgesteld en zouden een goed afschrikmiddel vormen;
 - de beperking van de handbagage, op zich een bijzonder zichtbare maatregel, zou het risico op verboden voorwerpen in de cabine verminderen; de doeltreffendheid van deze maatregel hangt af van de manier waarop hij op alle vluchten van buiten de Europese Gemeenschap wordt toegepast; ook de commerciële gevolgen van de maatregel moeten bekeken worden.
 - Er moet worden nagedacht over strengere controles op en screening van mensen die een opleiding volgen waarbij simulatiesystemen worden gebruikt, of die zich aanbieden voor een vliegopleiding. Of die maatregelen gezien moeten worden in het kader van de luchtvaartbeveiliging, dan wel in het ruimere kader van het inlichtingenwerk van de politiediensten, blijft een open vraag.

2) VEILIGHEID IN HET VLIEGTUIG

27. Wanneer de preventieve maatregelen op de grond gefaald hebben, dient onderzocht te worden welke maatregelen aan boord van vliegtuigen kunnen worden genomen om kapers te neutraliseren. Dit probleem wordt momenteel onderzocht door de Task Force van de ECAC, samen met de JAA. De volgende maatregelen, waarmee geenszins vooruitgelopen wordt op de conclusies van ECAC en JAA, zijn mogelijk.

- maatregelen in verband met de vliegtuigconstructie: er bestaat een algemene consensus om de cockpitdeur tijdens de vlucht afgesloten te houden en de toegang tot de cockpit te beperken. Het afsluiten en verstevigen van de deur en het isoleren van de cockpit van de cabine, de manier waarop dit moet gebeuren en de gevolgen ervan, moeten besproken worden door veiligheidsdeskundigen, vliegtuigbouwers en piloten. De experts zullen zich ook over andere delen van de uitrusting moeten buigen, met name wat betreft de fraudebestendigheid van de transponder, en de installatie van een videocamera in de cockpit waarmee de piloot de situatie in de cabine kan volgen.
- het inzetten van veiligheidspersoneel (luchtpolitie) tijdens de vlucht voor sommige toestellen: die maatregel is een aanvulling op de opleiding van de bemanning. De lidstaten denken niet op dezelfde manier over het inzetten van luchtpolitie, omdat zij een juist evenwicht tussen beveiliging en veiligheid aan boord willen vinden.
- De maatregelen betreffende de operationele procedures in het vliegtuig en de opleiding van de bemanning moeten bekeken worden. Er moet aandacht worden besteed aan passende wijzigingen van de Commissievoorstellen die momenteel worden voorbereid (zie punt 27.1, *supra*). Het is de bedoeling in de standaardopleiding "veiligheid in de luchtvaart" die door het European Aviation Security Training Institute (EASTI) wordt ontwikkeld, een opleiding inzake veiligheid in de luchtvaart te voorzien voor het cockpit- en cabinepersoneel.

3) MAATREGELEN LUCHTVERKEERSBEHEER

28. De overtuiging is dat de diensten voor het luchtverkeersbeheer, die het best kunnen inschatten hoe een gekaapt vliegtuig moet worden aangepakt, een grotere rol zouden moeten spelen bij het vaststellen van wederrechtelijk handelen, de verspreiding van informatie en mogelijk ook bij de daaropvolgende interventie:
- vaststellen van wederrechtelijk handelen: de gebruikelijke procedure waarbij de kaping gesignaleerd wordt via transponders is bij terroristen - die het gebruik ervan verhinderen - inmiddels genoegzaam bekend. Daarom moet werk worden gemaakt van een systeem waarbij transponders automatisch op een alarmfunctie overschakelen en het onmogelijk wordt de transponder tijdens de vlucht onklaar te maken. Het gebruik van primaire radar en van beschikbare militaire toezichtsapparatuur om de vlucht te volgen zal opnieuw worden bekeken.
 - informatie: het luchtverkeersbeheer wordt momenteel uitgerust met een communicatienetwerk. Dat netwerk zal gebruikt en uitgebreid worden om informatie en gegevens te verspreiden aan al wie - in civiele of militaire diensten - in geval van een kaping moet optreden. Vaak zijn de diensten die voor de beveiliging instaan, niet bij dat netwerk betrokken. Dit zal verholpen worden en passende procedures zullen worden uitgewerkt om een kordaat optreden mogelijk te maken en ervoor te zorgen dat de begeleidende maatregelen, zoals de landing van het vliegtuig of het afsluiten van het luchtruim binnen een bepaalde perimeter, worden uitgevoerd. In die keten van acties is ongetwijfeld een belangrijke rol weggelegd voor de Central Flow Management Unit van Eurocontrol. Een systeem van automatische omschakeling van de communicatie lucht-grond dat aan die keten relevante informatie zou kunnen doorspelen over incidenten aan boord, zou een bijzonder belangrijk instrument zijn voor het op gang brengen van de reactie.
 - interventie: beslissingen over hoe in te grijpen bij een kaping, worden uiteraard in de hoogste regeringskringen genomen en vergen een zeer nauwe coördinatie en samenwerking tussen civiele en militaire diensten. De NAVO heeft gemeenschappelijke procedures ontwikkeld op grond waarvan een gevechtsvliegtuig de nationale grenzen tussen de overeenkomstsluitende staten mag overschrijden. Het onder controle krijgen van het vliegtuig van op de grond om het naar een bepaalde luchthaven af te leiden, zal overwogen worden; het onderzoek op dat gebied zal worden geïntensiveerd.

FINANCIËLE EN BESTUURLIJKE GEVOLGEN

29. Het lijkt geen twijfel dat de voorgenomen maatregelen ter verbetering van de veiligheid financiële gevolgen zullen hebben. Die gevolgen, en de consequenties voor de luchtvaart-industrie moeten nader worden onderzocht.
30. Voorts moet worden nagegaan hoe de extra kosten geabsorbeerd en verdeeld kunnen worden, aangezien meer veiligheid zowel het grote publiek als de luchtvaartmaatschappijen, de lucht-havens en de passagiers ten goede komt.

SAMENWERKING EN SAMENHANG OP INTERNATIONAAL NIVEAU

31. De ad hoc-groep is op de hoogte gebracht van de - weinige - moeilijkheden die de nieuwe, door de VS uitgevaardigde maatregelen met zich meebrengen, en roept op tot duurzame en volledige samenwerking met de VS, zulks met het oog op de samenhang tussen de nieuwe veiligheidsmaatregelen in Europa en in de VS. Daarom is voor de opstelling van dit rapport een passende verbinding tot stand gebracht met de FAA; die verbinding zal in de toekomst worden gehandhaafd.
32. De ad hoc-groep zal ook initiatieven voorbereiden voor de bijdrage van de Europese Gemeenschap aan toekomstige werkzaamheden van de ICAO. Voorts moge duidelijk zijn dat veiligheid in de luchtvaart wereldwijde maatregelen vergt en dat voor samenhang moet worden gezorgd, niet alleen met onze Amerikaanse gesprekspartners, maar ook met andere delen van de wereld. Initiatieven die genomen zijn in de ICAO, de Gemeenschap en de lidstaten, in samenwerking met de ECAC, hebben reeds tot de aanneming van een resolutie geleid die in dit soort van gecoördineerde maatregelen voorziet. Voor de verdere toetsing van bijlage 17 en de opstelling van een ICAO-programma voor de beoordeling van de veiligheid worden nog meer initiatieven ontplooid.