

VC POSITIONSPAPIER

FLÜGE IN UND ÜBER KRISENGEBIETE

Beschreibung

Die ICAO definiert Krisengebiete im luftfahrttechnischen Sinne als Lufträume über Gebieten, in denen bewaffnete Konflikte zwischen militarisierten Gruppen ausgetragen werden oder wahrscheinlich sind, einschließlich Lufträumen über Gebieten, in denen solche Gruppen in erhöhter Alarmbereitschaft oder Spannung sind, wodurch der zivile Luftverkehr gefährdet wird.¹

Gemäß ICAO Annex 17 tragen die Mitgliedsstaaten die Verantwortung für die Sicherheit ihrer jeweiligen Lufträume und die Verantwortung relevante Informationen über oben genannte Gebiete zeitnah an die jeweiligen Fluggesellschaften mitzuteilen.²

Während die EASA über Conflict Zone Information Bulletins (CZIB) Empfehlungen für Krisengebiete veröffentlicht, unterliegt die offizielle Einschränkung oder Sperrung einzelner Lufträume nationalen Behörden.

Luftfahrtgesellschaften führen darüber hinaus ihre eigenen Risikobewertungen bei der Wahl der Flugrouten und Zielflughäfen durch und tragen Verantwortung für die Sicherheit ihrer Passagiere und Besatzungen. Die Gesamtverantwortung für die sichere Flugdurchführung liegt jedoch bei den jeweiligen Kommandantinnen und Kommandanten.

Eine Vielzahl aktueller Krisengebiete findet sich entlang oder direkt unterhalb intensiv genutzter Flugrouten des internationalen Luftverkehrs und zwingt durch Sperrungen der Lufträume oder eigene Risikobewertungen der Fluggesellschaften zu teilweise großen Umwegen.

Nach einer Aufstellung der Flight Safety Foundation (FSF) aus dem Jahr 2021 gab es seit dem Jahr 2000 mindestens 15 Angriffe auf zivile Luftfahrzeuge im Zusammenhang mit solchen Konflikten.³

¹ Vgl. ICAO Doc 10084

² ICAO Annex 17 Security, standard 3.1.3 & 3.1.5, applicable as of 11th edition, March 2020.

³ Study of hostile events and State practices in regards to the use by civil aviation of airspace over conflict zones Flight Safety Foundation

Bewertung

Im Falle eines Konflikts schließen die meisten internationalen Staaten laut den Untersuchungsergebnissen der FSF betroffene Lufträume entgegen ihrer Verpflichtung in der Regel nicht.

Die Konflikte entwickeln sich häufig dynamisch und die Informationslage ist meist unübersichtlich bzw. unvollständig, was die Qualität der Risikobewertungen durch die Luftfahrtgesellschaften beeinflusst. Insbesondere sind diese dabei abhängig von zugrunde liegenden Informationen, welche im Wesentlichen nur Institutionen wie Geheimdienste und militärische Einrichtungen von verschiedenen Ländern erstellen und liefern können. Der Austausch dieser Informationen unterliegt dabei häufig unterschiedlichen nationalen Interessen.

Nach einer Untersuchung des Dutch Safety Boards wird insbesondere die Gefahr eines unbeabsichtigten Angriffs auf ein Luftfahrzeug in den aktuellen Risikobewertungen der Luftfahrtgesellschaften und der für sie verantwortlichen nationalen Behörden nicht ausreichend bewertet.⁴ Die Fluggesellschaften stehen dabei unter wirtschaftlichem, aber auch klimaökologischem Druck, die Flugrouten möglichst ökonomisch zu planen.

In konkreten Einzelfällen lässt sich das Risiko für Passagiere und Besatzungen durch geeignete Maßnahmen signifikant reduzieren. In diesem Zusammenhang wird immer wieder der Einsatz technischer Abwehrsysteme diskutiert. Zivile Pilotinnen und Piloten sind jedoch nicht im Umgang mit solchen Systemen geschult.

Die Bewertung der Sicherheitslage entlang der geplanten Flugroute ist für Flugbesatzungen im heutigen NOTAM System schwierig durchzuführen und auch sie stehen mit ihrem Flugauftrag im o.g. Spannungsfeld.

Des Weiteren können Flüge in und über Krisengebiete bei Besatzungen, insbesondere bei kritischen Zielflughäfen, zu mentalen Belastungen führen, die sich letztlich kritisch auf die Flugsicherheit auswirken können.

⁴ Safe flight routes Responses to escalating conflicts 2021 report

Empfehlungen

Grundsätzlich empfiehlt die VC den An- und Überflug von Krisengebieten zu vermeiden.

Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, ist es, um die Risiken solcher Flüge so gering wie möglich zu halten, für die VC bei diesen Flügen unabdingbar, dass:

- alle relevanten Sicherheitsinformationen gesammelt und den operationell an der Flugdurchführung Beteiligten, insbesondere den Flugbesatzungen, mitgeteilt werden,
- ergänzend zu den Key Actions des EPAS⁵ die Einrichtung/Nutzung einer internationalen, unabhängigen Instanz, welche die Risikoanalyse zu Krisengebieten unter Einbeziehung der Expertise von Pilotenvertretern und Fluggesellschaften durchführt und Empfehlungen über die Flüge in und über Krisengebiete öffentlich herausgibt.
- diese Instanz der notwendigen, durch die Staaten anerkannten Kompetenz, sowie dem zeitnahen Zugang zu Informationen über Bedrohungslagen, Waffen und Abwehrmittel bedarf,
- die von dieser Instanz ausgesprochenen Empfehlungen sämtliche dort bekannten und vermuteten Bedrohungsszenarien (z.B. Gefahrenradius und Einsatzhöhe von Waffensystemen) berücksichtigen sollten, um einen ausreichenden räumlichen Sicherheitsabstand zu schaffen und damit eine Gefahr von Waffenwirkung gegenüber dem zivilen Luftverkehr auszuschließen,
- der Flugbesatzung diese Informationen schon frühzeitig in der Planungsphase deutlich hervorgehoben zur Verfügung gestellt werden,
- die Flugbesatzung über kurzfristige Änderungen von Risikofaktoren vor und während des Fluges sowie bei einem eventuellen Aufenthalt im Krisengebiet unverzüglich informiert wird,
- der Kapitän die abschließende Entscheidung über die Durchführung oder Änderung des Fluges behält, z.B. Umfliegen von Krisengebieten oder Anflug eines Ausweichflughafens.

Bordgebundene passive und aktive Abwehrsysteme sind nach Einschätzung der VC keine geeigneten Maßnahmen, die Risiken für zivilen Luftverkehr in und über Krisengebieten zu verringern.

⁵ EASA (2023). European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2023-2025. VOL I, Ch. 3.1.1.3, Manage the risks arising from conflict zones - Key Actions: [1] “Disseminate information to both air operators and NCAs in order to mitigate the risk associated with overflying conflict zones”. [2] “Make the Platform the tool to share information among Member States and air operators, including experience and risk assessments provided by the operators.”

Die VC schließt sich vollumfänglich den Empfehlungen des Dutch Safety Boards zur Änderung der Risikobewertungen an, die in dem 2021 veröffentlichten Report „Safe flight routes“ hinsichtlich der Risiken unbeabsichtigter Angriffe auf Luftfahrzeuge gemacht wurden, da diese in klassischen Risikobewertungen unterbewertet werden.

Führt ein Luftfahrtunternehmen Flüge in oder über Krisengebiete durch, sollten nur Mitarbeiter eingesetzt werden, die darüber informiert wurden und die sich für einen solchen Einsatz ausdrücklich bereit erklären. Die Ablehnung der Durchführung von solchen Flügen darf nicht zu Nachteilen des Mitarbeiters führen.

Daher wird die Schaffung einer Regelung auf betrieblicher Ebene befürwortet. Dies ermöglicht den Besatzungen sowie dem Flugbetrieb mehr Planungssicherheit.⁶

⁶ siehe Anlage 1

Anlage 1: Vorschläge zu einer betrieblichen Regelung

Der Einsatz in oder über Krisengebieten stellt für die Besatzungen eine Herausforderung durch ein erhöhtes Gefahrenpotenzial und unbeständige Sicherheitslagen und damit verbunden umfangreichere Flugvorbereitungen dar. Diese wird teilweise durch kurze Vorbereitungszeit, beispielsweise bei einer Aktivierung aus dem Bereitschaftsdienst, weiter verkürzt. Daher wird die Schaffung einer Regelung auf betrieblicher Ebene befürwortet. Dies ermöglicht den Besatzungen sowie dem Flugbetrieb mehr Planungssicherheit.

Eine solche Regelung soll insbesondere folgende Punkte im Sinne des Positionspapiers enthalten:

- Kriterien zur Erklärung von Krisengebieten und die Beteiligung der Mitarbeitervertretung. Hier sollen insbesondere, aber nicht ausschließlich, die Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes Berücksichtigung finden.
- stetige Durchführung eines Travel Risk Managements nach den vereinbarten Kriterien und Bereitstellung von Notfallplänen
- Verfahren zur Information der Besatzungsmitglieder und Abfrage der Bereitschaft zu einem Flug in oder über ein Krisengebiet, Sicherstellung einer Rücktrittsmöglichkeit und das Ausschließen von Anreizen zur Mehrung der Anzahl von Freiwilligen für Flüge in und über Krisengebiete
- Information und Unterweisung zu allgemeinen und spezifischen Gefahren vor und bei der Durchführung eines Fluges in oder über ein Krisengebiet
- Verhaltenshinweise beim überraschenden Wechsel des Status eines Gebiets oder Zielflughafens in ein Krisengebiet
- Übernahme des Versicherungsschutzes aus den betrieblichen und privaten Versicherungen der Besatzungsmitglieder, soweit diese Flüge in und über Krisengebiete nicht abdecken