Vereinigung Cockpit

FLÜGE IN UND ÜBER KRISENGEBIETE

Juli 2025

1. Beschreibung

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO definiert Krisengebiete („conflict zones“) als Regionen, in denen bewaffnete Konflikte zwischen staatlichen oder nichtstaatlichen militärischen Gruppen entweder bereits stattfinden oder wahrscheinlich werden.[1]

Die Anzahl solcher Konflikte hat in den letzten Jahren weltweit zugenommen, und viele aktuelle Krisengebiete liegen entlang intensiv genutzter Flugrouten. Dadurch ergibt sich eine verschärfte Bedrohungslage für Besatzungen und Passagiere ziviler Luftfahrzeuge.

Nach einer Aufstellung der Flight Safety Foundation (FSF) aus dem Jahr 2021, gab es zwischen 2000 und 2020 mindestens 15 Angriffe auf zivile Luftfahrzeuge. Die eingesetzten Waffen variierten von einfachen Handfeuerwaffen bis hin zu komplexen Boden-Luft-Raketen. Bei diesen Angriffen kamen über 600 Menschen ums Leben.[2]

Gemäß ICAO Annex 17 tragen die Mitgliedsstaaten die Verantwortung für die Sicherheit ihrer Lufträume. Sie sind verpflichtet, Risiken konstant zu analysieren und relevante Informationen über die Sicherheit ihrer Lufträume zeitnah an die betroffenen Fluggesellschaften weiterzugeben. Auch sind sie verantwortlich dafür, ihre Lufträume gegebenenfalls proaktiv für die Zivilluftfahrt zu schließen.

Gemäß ICAO Annex 6 führen Luftfahrtgesellschaften ihre eigenen Risikobewertungen durch, wenn sie Flüge in oder nahe von Krisengebieten planen. Qualität und Umfang der von Airlines durchgeführten Bewertungen können aber aufgrund finanzieller und organisatorischer Mittel stark schwanken.

Auch auf europäischer Ebene finden regelmäßig Risikobewertungen statt. Deren Ergebnisse werden durch die EASA als Conflict Zone Information Bulletins (CZIBs) veröffentlicht. Diese öffentlich zugänglichen Verlautbarungen stellen für Airlines lediglich Empfehlungen dar. Darüber hinaus hat die EASA eine Plattform zum Informationsaustausch geschaffen, die sich ausschließlich an Behörden und an kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber richtet.[3] Die nicht öffentliche Plattform soll den Austausch auch sensibler Informationen ermöglichen und die europäischen Risikobewertungen stärken.

Bei allen Maßnahmen der zahlreichen beteiligten Akteure liegt die Gesamtverantwortung für die sichere Flugdurchführung letztlich beim jeweiligen Kommandanten eines Fluges. Er trägt die Verantwortung für die Sicherheit seiner Passagiere und der Besatzung und entscheidet über das Umfliegen von Krisengebieten oder andere Maßnahmen, die eine sichere Flugdurchführung gewährleisten.

[1] ICAO Doc 10084
[2] Flight Safety Foundation: Study of hostile events and State practices in regards to the use by civil aviation of airspace over conflict zones
[3] European Information Sharing and Cooperation Platform on Conflict Zones

2. Bewertung

Die Abschüsse von Malaysia-Airlines-Flug 17 über der Ukraine (2014) oder Ukraine-International-Airlines-Flug 752 nach dem Start in Teheran (2020) zeigen, dass die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der zivilen Luftfahrt in der Nähe von Krisengebieten nicht ausreichen oder nicht ausreichend umgesetzt werden. Die Situation hat sich durch weltweit zunehmende Konflikte weiter verschärft, da die zur Verfügung stehenden Flugrouten immer weiter eingeschränkt werden und der wirtschaftliche Druck auf Fluggesellschaften wächst.

Viele Initiativen und Maßnahmen sind noch jung und in ihrer Anwendung nicht zuverlässig etabliert. Auch Fluggesellschaften stehen vor der Herausforderung, in diesem Bereich viel dazuzulernen und ihre Strategien anpassen zu müssen. Bisher beschäftigen sich die ICAO-Leitlinien primär mit Boden-Luft-Flugabwehrsystemen. Neuartige vollautomatisch oder teilautonom agierende Waffensysteme - offensiver oder defensiver Natur - schaffen zusätzliche Bedrohungen, deren Einfluss für die Zivilluftfahrt kaum zu bewerten sind.

Wie die FSF in ihrer Studie herausstellt, schließen die meisten Staaten ihre Lufträume im Falle eines eskalierenden Konflikts in der Regel nicht präventiv, obwohl sie hierfür gemäß ICAO Annex 17 verantwortlich wären. Umso wichtiger sind daher die Risikobewertungen der Fluggesellschaften, die selbständig über die Nutzung betroffener Lufträume entscheiden. Sie stehen dabei unter wirtschaftlichem Druck, ihre Flugrouten möglichst ökonomisch zu planen und wichtige Flugverbindungen möglichst lange aufrecht zu erhalten. Hinsichtlich des Umgangs mit Krisengebieten haben Fluggesellschaften oft noch keine entwickelte Kultur und keine etablierten Standards. Die Schaffung einer „Security-Culture", die qualitativ hochwertige Risikobewertungen und Entscheidungen frei von wirtschaftlichem Druck gewährleistet, ist für Airlines hierbei eine unerlässliche Notwendigkeit.

Für seriöse Risikobewertungen sind Fluggesellschaften auf eine breite und verlässliche Informationsbasis angewiesen. Gerade in sich dynamisch entwickelnden Konflikten ist die Informationslage aber oft unübersichtlich oder widersprüchlich. Unvollständige Informationen verschlechtern die Qualität der durch die Fluggesellschaften durchgeführten Risikobewertungen. Viele relevante Informationen stammen von staatlichen Institutionen wie Geheimdiensten oder militärischen Einrichtungen. Der Austausch und die Verbreitung dieser Informationen unterliegen dabei häufig unterschiedlichen nationalen Interessen. Auch innerhalb der europäischen Plattform zum Informationsaustausch geben Staaten wichtige Informationen nicht immer offen an andere Mitglieder weiter. National ist der Austausch von Informationen zwischen Behörden und Fluggesellschaften ebenfalls nicht immer im nötigen Umfang gegeben.

Neben der Frage nach der Informationsbasis ergeben sich weitere Schwierigkeiten für seriöse Risikobewertungen. Nach einer Untersuchung des Dutch Safety Boards wird insbesondere die Gefahr eines unbeabsichtigten Angriffs, z.B. nach fehlerhafter Identifizierung, auf ein Luftfahrzeug in den aktuellen Risikobewertungen der Fluggesellschaften und der für sie verantwortlichen nationalen Behörden nicht ausreichend bewertet.[4] In derselben Untersuchung wird herausgestellt,

[4] Safe flight routes - Responses to escalating conflicts, 2021 report

dass Risiken mit unklarer Eintrittswahrscheinlichkeit oft unterbewertet werden. Insbesondere in dynamischen Situationen besteht hierbei die Gefahr, potenziell katastrophale Bedrohungen nicht ausreichend zu würdigen, wenn über deren Eintrittswahrscheinlichkeit keinerlei quantitative Aussage getroffen werden kann.

Als Konsequenz empfiehlt die ICAO in ihrem Handbuch für Risikobewertungen zu Flügen über oder in der Nähe von Krisengebieten den „Precautionary Approach“ (Vorsorgeansatz).[5] Er zielt darauf ab, unwahrscheinlichen, aber potenziell katastrophalen Szenarien mehr Gewicht in der Risikobewertung zu geben. Konsequent angewandt führt der Precautionary Approach dazu, dass Flüge in betroffene Gebiete bei unklaren Lagen zügig eingestellt werden, um zunächst maximale Sicherheit zu garantieren. Eine Wiederaufnahme von Routen ist bei sich entspannenden Lagen und neuen Informationen nach entsprechender Bewertung dann gegebenenfalls wieder möglich.

Neben dem direkten Einsatz von Waffen gegen zivile Flugzeuge ergeben sich in der Nähe von Krisengebieten weitere operationelle Gefahren. Dazu gehören eine möglicherweise eingeschränkte Qualität der vorhandenen Luftverkehrskontrolle oder die Anwesenheit zahlreicher anderer Flugzeuge in nur engen Korridoren, die sich an ihrer Kapazitätsgrenze befinden. Insbesondere die Beeinflussung der satellitengestützten Bordsysteme stellt hierbei eine neue Bedrohung dar. Die Anwendung spezieller Verfahren beim Überfliegen bestimmter Lufträume erfordert bei den Besatzungen oft ein hohes Maß an Aufmerksamkeit. Dabei stehen auch sie mit ihrem Flugauftrag im genannten Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. Im Hinblick auf die besonderen Risiken bei Flügen in der Nähe von Krisengebieten sind die Besatzungen oft nicht ausreichend geschult. Sie bewerten die Sicherheitslage entlang der geplanten Flugroute und sind dabei auf Informationen angewiesen, die ihre Airlines ihnen zur Verfügung stellen. NOTAMs allein liefern oft keine umfassenden oder optimalen Informationen. Kommandanten als Gesamtverantwortliche aber benötigen die bestmöglichen Daten und sachgerechtes Training, um fundierte Entscheidungen treffen zu können.

Des Weiteren können Flüge in und über Krisengebiete bei Besatzungen, insbesondere bei kritischen Zielflughäfen, zu mentalen Belastungen führen, die sich letztlich negativ auf die Flugsicherheit auswirken. Dies gilt insbesondere, wenn die Risikobewertungen der Airlines von den Besatzungen nicht ausreichend nachvollzogen werden können.

3. Empfehlungen

Die VC empfiehlt grundsätzlich, von Flügen in und über Krisengebiete abzusehen und entsprechende Lufträume zu umfliegen, da die Risiken hier unvermeidbar erhöht sind. Angesichts weltweit zunehmender Krisen, zahlreicher gesperrter Lufträume und teils nur enger freigegebener Korridore ist eine gänzliche Vermeidung von Flügen zumindest in der Nähe von Krisengebieten für viele Fluggesellschaften nicht realistisch. Hier empfiehlt die VC, folgende Punkte zu beachten:

[5] ICAO Doc 10084

- **Unabhängige Risikobewertung durch Fluggesellschaften**

  Eine sorgfältige und unabhängige Risikobewertung sollte unbeeinflusst von wirtschaftlichem Druck stattfinden - unter Einbeziehung der Expertise von Berufsverbänden und einer größtmöglichen Informationsbereitstellung durch Behörden und andere Quellen. Ein bloßer Verweis auf das Verhalten anderer Mitbewerber ist nicht ausreichend.

- **Informationsaustausch stärken**

  Zum Zwecke der größtmöglichen Informationsbereitstellung sollten Airlines sich der europäischen Plattform zum Informationsaustausch anschließen. Staaten wiederum sollten sicherstellen, dass relevante Informationen ihrer Behörden dieser Plattform unmittelbar zur Verfügung gestellt werden. Ein Zurückhalten von Informationen aus nationalen Interessen zu Lasten unabhängiger Risikobewertungen sollte vermieden werden.

- **Precautionary Approach anwenden**

  Die in unklaren oder dynamischen Lagen stärkere Gewichtung potenziell katastrophaler Bedrohungen sollte insbesondere bei unklarer Informationslage zur frühzeitigen Einstellung von Flügen in betroffene Gebiete führen.

- **Umfassende Information der Besatzungen**

  Eine transparente und frühestmögliche Weitergabe aller relevanten Sicherheitsinformationen durch Fluggesellschaften wird empfohlen. Dies gilt speziell für kurzfristige Änderungen von Risikofaktoren vor und während des Fluges sowie bei einem eventuellen Aufenthalt von Besatzungen in Krisengebieten. Informationen zu Risikobewertungen und zu speziellen notwendigen Verfahren sollten der Besatzung in der Planungsphase eines Fluges deutlich hervorgehoben zu Verfügung gestellt werden. Eine entsprechende Schulung im Umgang mit Risiken und operationellen Verfahren in Krisengebieten wird empfohlen.

- **Entscheidungsfreiheit der Kommandanten**

  Die Entscheidungsbefugnis von Kommandanten über die Durchführung eines Fluges oder Änderung des Flugweges, z.B. durch Umfliegen von Krisengebieten oder Anflug eines Ausweichflughafens, sollte jederzeit ohne arbeitsrechtliche Sanktionen oder wirtschaftlichen Druck gewährleistet sein. Dies garantiert die Priorität von Sicherheitsaspekten vor wirtschaftlichen Interessen und sollte in der Safety Policy einer Fluggesellschaft zum Ausdruck gebracht werden.

- **Freiwilligkeit von Einsätzen**

  Flüge in Krisengebiete sollten aus Sicht der VC nur mit ausdrücklich informierten und dem Einsatz freiwillig zustimmenden Besatzungen erfolgen. Die Ablehnung solcher Flüge sollte nicht zu Nachteilen des Besatzungsmitglieds führen. Die VC befürwortet die Schaffung einer entsprechenden Regelung auf betrieblicher Ebene. Eine finanzielle Incentivierung solcher Einsätze lehnt die VC ab.

Anlage Betriebliche Regelung zur Freiwilligkeit

Der Einsatz in Krisengebiete stellt für Besatzungen eine Herausforderung dar. Ein generell erhöhtes Gefahrenpotenzial, unbeständige Sicherheitslagen und Einschränkungen beim Aufenthalt in Krisengebieten benötigen erhöhte Aufmerksamkeit. Spezielle Verfahren beim Durchfliegen von Krisengebieten oder bei An- und Abflügen in der Nähe von Krisengebieten bedürfen einer besonderen Vorbereitung. Bei einer Aktivierung aus dem Bereitschaftsdienst ist diese Vorbereitung erschwert. Daher wird die Schaffung einer betrieblichen Regelung zur Freiwilligkeit befürwortet. Dies stellt auch sicher, dass mögliche mentale Belastungen von Besatzungsmitgliedern sich nicht auf die Flugsicherheit auswirken. Eine solche Regelung ermöglicht den Besatzungen sowie dem Flugbetrieb mehr Planungssicherheit. Sie sollte insbesondere folgende Punkte im Sinne des Positionspapiers enthalten:

• Kriterien zur Erklärung von Krisengebieten unter der 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 finanziellen 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