

STATEMENT der Vereinigung Cockpit (VC) zur Luftsicherheit

- 1) Absolute Sicherheit im Luftverkehr kann es nicht geben. Ein, wenn auch kleines, Restrisiko wird sich nie ausschließen lassen.
- 2) Die Sicherheit (Security) an Bord eines Verkehrsflugzeuges lässt sich nur in sehr begrenztem Maße erhöhen. Bedingt durch Konstruktion, Betrieb und Umfeld sind sehr enge Grenzen gesetzt.
- 3) Die Sicherheitsvorkehrungen am Boden müssen so strukturiert sein, dass es kriminellen Elementen (Attentätern) nicht gelingt, an Bord eines Verkehrsflugzeuges zu kommen.
- 4) Das Gesamtsystem der Luftsicherheit muss redundant ausgelegt sein. Sollte eine Stufe versagen, greift die nächste.
- 5) Bestehende Sicherheitsvorschriften müssen konsequent angewendet werden. (LVG §19b, 20a, 29c + d)

ÜBERSICHT

- Zugangskontrollen
- Hundertprozentige Reisegepäckkontrolle
- Identitätskontrolle
- Cockpitdoor
- Waffen an Bord (Benutzung von Emergency Equipment als Waffen)
- Skymarshalls
- Videoüberwachung Cockpit, Kabine
- Remote Control
- Automatisches GPWS
- Flugschule und Ausbildung
- Zulieferer und Hersteller
- Simulatornutzung durch Laien
- Zugang zu Flugzeug und Flugunterlagen
- Sicherheit von Kommunikation und Datenübertragung
- Überprüfung der Hijackprocedures
- Passiver/aktiver Schutz von Flugzeugen

ZUGANGSKONTROLLEN

Grundsätzlich müssen alle Personen einschließlich ihrer mitgeführten Gegenstände vor dem Betreten des Sicherheitsbereiches von Flughäfen einer physischen Sicherheitskontrolle unterzogen werden.

REISEGEPÄCKKONTROLLE

Das aufzugebene Reisegepäck soll einer hundertprozentigen Reisegepäckkontrolle unterzogen werden.

IDENTITÄTSSKONTROLLE

Alle Passagiere (In- und Ausland) sollen vor dem Flug einer Identitätskontrolle unterzogen werden.

COCKPITTÜR

Folgendes Proposal wurde von der IFALPA erarbeitet und in den ICAO Gesetzgebungsprozess eingebracht:

Proposal for amendment

ICAO Annex 8 Part III vom 15. Juni 2001

8.11.2: Protection of flight crew compartment

For commercial aeroplanes having passenger seating capacities greater than 30 and a maximum certified T.O. mass of 25.000 kg or more in all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door, this door and the flight crew compartment bulkhead shall be designed to minimize penetration by small arms fire and grenade shrapnel.

IFALPA (Pol Stat reaffirmed 1999) strongly opposes the enforced locking of flight deck doors. The locking of such doors should be at the discretion of the commander:

The enforced locking of flight dock doors is not considered to be a substitute for proper and adequate ground security and preboarding screening and control. The locking of such doors can reduce the safety of the crews and aircraft by denying access in the case of an accident or incident.

Auch Panzertüren werden nicht verhindern, dass Hijacker Zugang zum Cockpit erzwingen, es sei denn, man wäre bereit das Leben von Cabin Crew und Passagieren zu opfern.

Waffen an Bord

(Benutzung des Emergency Equipment als Waffen.)

Viele Ausrüstungsgegenstände am Bord von Verkehrsflugzeugen, wie z.B.

- Bordwerkzeug
- Sauerstoffflaschen, Feuerlöscher
- Notaxt, Brechstande
- Ausrüstung der Bordküchen
- Getränkeflaschen und Gläser

können als Waffen benutzt und zur Bedrohung anderer missbraucht werden.

Auch hierzu gibt es eine Policy der IFALPA über einen möglichst sicheren Stauort der Ausrüstungsgegenstände.

Skymarshalls

Die VC + IFALPA lehnen den Einsatz von bewaffneten Skymarshalls an Bord von Verkehrsflugzeugen ab.

Das Risiko beim Einsatz von Handfeuerwaffen ist nicht kalkulierbar (Druckkabine, Steuerleitungen elektr. oder hydraulisch, Computersysteme, Crew + Passagiere) und unterliegt nicht der Kontrolle des Kommandanten.

Der Einsatz von Crewmitgliedern (u. U. zusätzlichen) mit spezieller Ausbildung im Security-Bereich und zur De-Eskalierung von Krisenzuständen an Bord ist vorstellbar und sinnvoll.

Note: Crewmitglieder stehen unter der Befehlsgewalt des Kommandanten.

Videoüberwachung Cockpit und Kabine

Die VC lehnt die Videoüberwachung des Cockpits ab. Siehe VC-Policy.

Videoüberwachung der Kabine vom Cockpit aus erscheint sinnvoll, da der Kommandant in die Lage versetzt wird, sich ein Bild von der Situation in der Kabine zu machen und nicht durch eine Eskalierung überrascht wird. (Anhang VC-Policy)

Remote Control

Abgesehen von **den negativen** technischen und rechtlichen Aspekten einer Flugzeugsteuerung von außen (Boden/anderes Flugzeug) kann diese Außensteuerung von Unbefugten manipuliert oder übernommen werden.

Automatisches GPWS

Eine automatische Übernahme der Steuerung durch Flugzeugsysteme, analog zur Flight Envelope Protection moderner Verkehrsflugzeuge, bei Annäherung an den Boden oder Gebäuden, ist keine Lösung, da leicht zu deaktivieren (Ausschalten der Geräte, der elektr. Versorgung, der Triebwerke) nachdem das Flugzeug auf Kollisionskurs gebracht wurde. **Fehlfunktionen sind möglich.**

Flugschulen und Ausbildung

Jeder Bewerber zur Ausbildung an einer Flugschule sollte sicherheitsüberprüft werden (analog zum Verfahren in der BRD nach LVG § 29d). Die regelmäßige Wiederholung der Sicherheitsüberprüfung ist zu erwägen.

Zulieferer und Hersteller

Beschäftigte von Institutionen und Firmen, die mit der Erfassung, Aufbereitung und zur Verfügungstellung von Navigations-/ und Flugdaten befasst sind, sollten sicherheitsüberprüft werden (LVG § 29d) z.B.

- Terrain/obstacle Daten
- Karten
- Erstellung von An-/Abflugverfahren
- NAV-Data Base (FMS/EGPWS)
- Erstellung von Flugplänen (SITA/LIDO/ARINC)

Die Navigationsdaten sind als vertraulich einzustufen und nur autorisierten Personen zugänglich zu machen.

Beim Vertrieb kommerzieller Software (z.B. PC-Flugsimulatoren sind Navigations- und andere Daten so zu verfälschen, daß sie nicht in der realen Welt benutzt werden können.

Simulatornutzung durch Laien (Funflights)

Die VC lehnt die Nutzung von Flugsimulatoren außerhalb ihres vorgesehenen Nutzungsrahmens (Training, Überprüfung, Ausbildung, Forschung) wie z.B. für Funflights strikt ab. **Nutzer und Betreiber von Simulatoren sind einer Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen.**

Zugang zu Flugzeug und Flugunterlagen

Training und Flight Manuals dürfen nicht frei zugänglich sein. Das gleiche muss für Route Manuals und AIP's (An-/Abflugverfahren, Airportlayout) gefordert werden.

Flugwegüberwachung durch Laien und unautorisierte Personen im Internet sollte unterbunden werden.

Sicherheit von Kommunikation und Datenübertragung

Unverschlüsselte Systeme wie z.B. ACARS sollte nicht zur Übermittlung von flugtechnischen und/oder sicherheitsrelevanten Informationen benutzt werden.

Beispiel:

- Flugpläne
- Flugfreigaben (Predeparture Clearance)
- Passagierlisten
- Ladepläne

Überprüfung der Hijackprocedures

Die VC warnt vor übertriebenen Aktionismus. Die bestehenden Verfahren haben sich als praktikabel und bisher als erfolgreich erwiesen. Die Verfahren müssen natürlich nach gründlicher Analyse der Vorkommnisse abgeändert und/oder erweitert werden.

Die VC fordert ein dezidiertes Besatzungstraining. Dieses Training ist bereits jetzt vom Gesetzgeber gefordert (JAR OPS Subpart S), wird aber zum Teil nur unvollkommen von den Airlines umgesetzt (Security / Economy).

Passiver / aktiver Schutz von Flugzeugen

Der ICAO Annex 8 fordert die Survivability des Flugzeuges auch bei größeren Beschädigungen wie z.B. durch Bombenexplosionen oder Beschuss. Unter anderem wird hier die Verstärkung/Panzerung (Kevlar) von Cockpitbulkhead, E und E Kompartiment (Elektrik/Avionik) und Cargo Hold vorgeschrieben.

Denkbar ist der Einbau von CHAFF / FLARES zur Abwehr von Infrarot/Radar Boden/Luft Raketen.

erstellt am 14. September 2001

Frank Müller-Nalbach
Joachim Puff
Peter Dehning