

Das Motto heisst  
Schutz des  
«allzeit bereit»  
Luftverkehrs vor  
Anschlägen

**Zu Beginn der Siebzigerjahre sah sich die Luftfahrt zunehmend durch terroristische Anschläge bedroht. Die betroffenen Staaten entwickelten allmählich ein umfassendes System von Antiterror-Massnahmen. Diese sollen möglichst effizient, trotzdem aber diskret sein und eine flüssige Abwicklung des Luftverkehrs – auch am Boden – nicht behindern.**

Die Ausarbeitung solcher Massnahmen fiel unbestrittenermassen in den staatlichen Aufgabenbereich, nicht nur weil die Staaten über ein besser ausgebautes Netz von internationalen Kontakten verfügten als die Fluggesellschaften: Terroristische Akte richteten sich in der Regel unmittelbar gegen den Staat, dessen Hoheitszeichen die Luftfahrzeuge trugen. Die Regierung eines betroffenen Staates sollte etwa durch eine Flugzeugentführung zu einem bestimmten Handeln gezwungen oder durch einen Bombenanschlag eingeschüchtert werden.

### Flughäfen und Fluggesellschaften mit eigenen Sicherheitsplänen

Die einzelnen Aufgaben über Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr sind auf der Basis des Artikels 12 des Luftfahrtgesetzes und der Luftfahrtverordnung in der «Verordnung über Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr» geregelt. Gestützt darauf erlässt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein «Nationales Sicherheitsprogramm», das ein umfassendes Konzept aller Sicherheitsmassnahmen enthält. Die Umsetzung erfolgt in enger Absprache mit der Bundespolizei, hängen doch die einzelnen Sicherheitsmassnahmen stark von der jeweiligen Bedrohungslage ab, welche von der Bundespolizei beurteilt wird. Flughäfen und Fluggesellschaften sind verpflichtet, Sicherheitspläne auszuarbeiten, worin sie neben einer Beschreibung aller anwendbaren Sicherheitsverfahren auch ihre Organisation, Notfallplanung sowie ein Ausbildungskonzept für ihr Personal darlegen.

### Besonderes Anliegen: Internationale Koordination

Mit einer möglichst grossflächigen Einführung gleichwertiger Sicherheitsmassnahmen wird letztlich nicht nur die Sicherheit erhöht. Auf diese Weise lassen sich auch wesentliche Synergieeffekte erzielen. Sowohl die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO auf globaler Ebene (mit dem Anhang 17 zum Übereinkommen von Chicago) als auch die Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz ECAC (mit dem ECAC-Dokument 30) haben für die Abstimmung solcher Massnahmen grosse Anstrengungen unternommen. Die Verwirklichung einer harmonisierten Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen zumindest in Europa zählt zu den derzeitigen Hauptinitiativen des BAZL auf internationaler Ebene. Für die Umsetzung auf natio-



naler Ebene wählte die Schweiz ein Sicherheitskonzept, bei dem alle beteiligten Partner ihren Teil beitragen.

So handelt der Staat internationale Vereinbarungen aus, erlässt die rechtlichen Vorschriften zur Einführung wirksamer Massnahmen gegen den Terrorismus, überprüft deren Einhaltung und setzt gleichzeitig Sicherheitsbeauftragte zum Schutz besonders gefährdeter Flüge ein.

### **Passagiere zahlen für ihre Sicherheit**

Die Flughäfen ihrerseits sind verpflichtet, den Zutritt Unbefugter zu geschützten Flughafenbereichen zu verhindern und geeignete Anlagen zur Durchführung von Sicherheitsmassnahmen bereitzustellen. Dazu gehören etwa Röntgengeräte oder Metalldetektoren zur Kontrolle von Reisenden und ihrem Gepäck oder Anlagen zur Überprüfung von Post- und Frachtsendungen. Zudem sind die Flughäfen für den Betrieb der Anlagen besorgt. Diese Sicherheitsmassnahmen werden vollumfänglich durch Passagiergebühren finanziert.

Die Fluggesellschaften schliesslich tragen die Verantwortung für die sichere Durchführung des Fluges. Dies umfasst insbesondere die Sicherstellung, dass sich kein Gepäckstück ohne entsprechenden Passagier an Bord befindet, dann die Kontrolle des Zutritts zum Luftfahrzeug, die Durchsuchung des Luftfahrzeugs oder die Ausbildung des Flugpersonals.

**Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mit 185 Mitgliedstaaten erlässt weltweit verbindliche Normen. Für die Security sind diese im Anhang 17 zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt verankert.**

**Die Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) mit 37 Mitgliedstaaten schuf mit Dokument 30 (Doc. 30) einen umfassenden Massnahmenkatalog, der auf der Stufe von Empfehlungen wesentlich detailliertere Bestimmungen zur Security enthält als Anhang 17. Das Ziel von Doc. 30 ist es, eine einheitliche Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen im Rahmen der ECAC zu erreichen.**

**Die schweizerischen Sicherheitsmassnahmen in der Schweiz werden durch die Verordnung über Sicherheitsmassnahmen in der Luftfahrt (VSL; SR 748.122) festgeschrieben. Die VSL setzt die internationalen Vorgaben um, ergänzt diese aber gleichzeitig durch Vorschriften, die der spezifisch schweizerischen Situation Rechnung tragen. So regelt die VSL etwa die Aufgabenteilung zwischen den Flughäfen, Fluggesellschaften und dem Bund.**