

BSU

Zentralarchiv



MfS - BdL 1 Dok.

Nr. 000129

1. Exemplar

103292

BSIU
000001

122186

Ministerrat
der Deutschen Demokratischen Republik
Ministerium für Staatssicherheit
AGM/S
Leiter

Berlin, 10. Juni 1986

Geheime Verschlusssache

GVS-0008

MIS-Nr. 17/86

50 .Ausf. Bl. 1 bis 21

bestätigt:

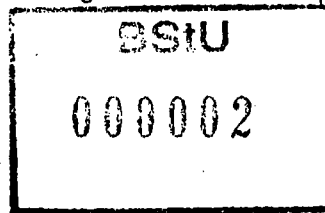
Gesler
Gesler
Generalleutnant

I N S T R U K T I O N

für die Durchführung der spezial-sch-operativen Aufgaben der Flugsicherheitsbegleiter zur vorbeugenden Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen in zivilen Luftfahrzeugen der DDR gemäß der 6. Durchführungsbestimmung zur Dienstweisung Nr. 1/81 des Genossen Minister (GVS MfS 0008 - 25/85)

Stöcker

Stöcker
Generalmajor



Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Ziel und Inhalt der Flugsicherheitsbegleitung	5 - 12
1.1. Grundsätze des Einsatzes von Flugsicherheitsbegleitern	5 - 6
1.2. Aufgaben der Flugvorbereitung	7 - 8
1.3. Aufgaben an den GÜST der Flughäfen der DDR	9
1.4. Aufgaben während des Fluges	9 - 10
1.5. Aufgaben bei Zwischenlandungen auf Flughäfen der DDR	10
1.6. Aufgaben bei Zwischenlandungen auf Flughäfen des Auslandes	11
1.7. Aufgaben nach der Landung auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld (Einsatzende)	11 - 12
2. Anhalte für das unmittelbare Handeln der Flugsicherheitsbegleitgruppe zur Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen in Luftfahrzeugen bzw. gegen Luftfahrzeuge	13 - 17
2.1. Anhalte für das Handeln der Flugsicherheitsbegleiter bei Angriffen durch körperliche Gewalt bzw. unter Zuhilfenahme von Schuß-, Hieb- oder Stichwaffen	14
2.2. Anhalte für das Handeln der Flugsicherheitsbegleiter bei Androhung der unmittelbaren Anwendung eines Sprengkörpers	14
2.3. Anhalte für das Verhalten und Handeln der Flugsicherheitsbegleitgruppe bei mündlichen oder schriftlichen Androhungen der Anwendung versteckter oder nicht unmittelbar erkennbarer Sprengkörper zur Durchsetzung rechtswidriger Forderungen	15
2.4. Anhalte für das Handeln der Flugsicherheitsbegleitgruppe bei Angriffen auf das Luftfahrzeug in der Phase der Startvorbereitung oder nach der Landung	15 - 16
2.5. Anhalte für das Handeln der Flugsicherheitsbegleiter nach Überwältigung von Tätern	16
2.6. Anhalte für die Verhaltensweisen der Flugsicherheitsbegleiter nach erzwungener Landung im nicht-sozialistischen Ausland	16 - 17

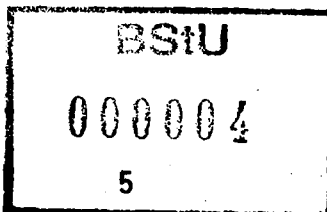
BSIU

000003

4

Seite

Anlage 1 - Bewaffnung und Ausrüstung der Flugsicherheitsbegleiter	19
Anlage 2 - Hinweise für die Präzisierung der Aufgabenstellung für den Flugsicherheitseinsatz	21 - 22
Anlage 3 - Hinweise zum Inhalt des Einsatzberichtes	23 - 24
Anlage 4 - Hinweise zur Suche von sprengkörperverdächtigen Gegenständen sowie zum Umgang und zur Verbringung sichergestellter und aufgefundener Sprengkörper bzw. SVG im Luftfahrzeug	25 - 32
Anlage 5 - Übersicht über die in der Instruktion genannten Räume und Plätze in den einzelnen Luftfahrzeugtypen	33 - 35
Anlage 6 - Einsatz von Flugsicherheitsbegleitern gemäß Befehl 6/86 des Genossen Minister	37 - 42



GVS MfS o008-17/86

1. Ziel und Inhalt der Flugsicherheitsbegleitung

Der Einsatz von Flugsicherheitsbegleitern (im weiteren FSB) auf bestimmten planmäßigen und außerplanmäßigen Fluglinien der Interflug in das Ausland und im Inland ist eine bedeutsame politisch-operative Aufgabe und erfolgt mit der Zielstellung der Gewährleistung der staatlichen Sicherheit im zivilen Luftverkehr der DDR.

Im Rahmen der vorbeugenden Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen haben die FSB Handlungen von Personen oder Personengruppen kompromißlos zu unterbinden, die gerichtet sind auf

- die Entführung bzw. Inbesitznahme von Luftfahrzeugen durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt oder durch andere Formen der Einschüchterung oder Täuschung zum Zwecke des ungesetzlichen Verlassens der DDR oder der Durchsetzung erpresserischer Forderungen, insbesondere durch Geiselnahme sowie unter Anwendung von Gewaltmitteln;
- die Gefährdung der Sicherheit und Ordnung im Luftfahrzeug und dadurch entstehende begünstigende Bedingungen und Umstände für rechtswidrige Handlungen sowie die Aufklärung von Möglichkeiten für das Begehen rechtswidriger Handlungen.

Das erfordert von jedem FSB eine hohe Einsatzbereitschaft, politisch kluges, umsichtiges und taktisch richtiges Verhalten und Handeln in allen auftretenden Situationen.

1.1. Grundsätze des Einsatzes von Flugsicherheitsbegleitern

Entsprechend den in der Dienstanweisung Nr. 1/81 des Genossen Minister und der dazu erlassenen 1. und 6. Durchführungsbestimmung sowie in Nachfolgedokumenten festgelegten Führungs- und Einsatzgrundsätzen der AGM/S zur vorbeugenden Verhinderung und Bekämpfung von Terror- und anderen operativ bedeutsamen Gewaltakten, sowie anderer Straftaten an Bord von Luftfahrzeugen ergeben sich für den Einsatz von FSB folgende präzisierete Festlegungen:

- Zur Realisierung der spezifisch-operativen Sicherungsaufgaben werden Flugsicherheitsbegleitgruppen (im weiteren FSG) bestehend aus mindestens zwei Angehörigen

- . Leiter der FSG
- . FSB

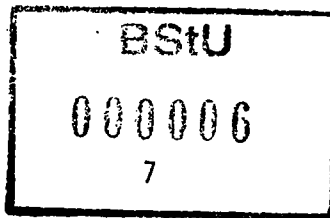
gebildet.

Bei operativer Notwendigkeit und in Abhängigkeit vom Luftfahrzeugtyp erfolgt eine personelle Erweiterung der FSG.

- Der Einsatz der FSB erfolgt legendiert.
Ausgehend von der Grundlegende "Mitarbeiter der Interflug" - die außer gegenüber Partnern der Zusammenarbeit und des Zusammenwirkens generell aufrechterhalten wird -
 - . haben sich die Angehörigen der FSG beim Passieren der Paß- und Zollkontrolllinien auf den Flughäfen der DDR und des Auslandes mit dem Dienstpaß der DDR und dem Besatzungsausweis der Interflug auszuweisen;
 - . sind alle Dienst- und persönlichen Dokumente, wie Dienstausweis, Petschaft, Dienstschlüssel und andere Unterlagen, die nicht der Legendierung entsprechen, beim Operativen Diensthabenden des Flugsicherheitsbegleitkommandos (im weiteren OpD des FSBK) vor Einsatzbeginn zu hinterlegen;
 - . ist während des Einsatzes durch die FSB eine der Aufgabenstellung entsprechende Kleidung zu tragen und gegenüber den Angehörigen der Interflug, dem Personal auf den Auslandsflugplätzen, den Passagieren sowie den Kontroll- und Sicherungskräften höflich und korrekt aufzutreten;
 - . ist Bekleidung und Ausrüstung (einschließlich Gegenständen für außerplanmäßige Übernachtungen) in entsprechendem Umfang mitzuführen.

Der Leiter der FSG ist für die strikte Einhaltung der Konspiration und Geheimhaltung der Arbeit der FSG verantwortlich.

- Auf der Grundlage der in Zusammenarbeit mit der Hauptabteilung VI und Hauptabteilung XIX durch die AGM/S konkret bestimmten Einsatzschwerpunkte hat die FSG ihre Aufgaben in koordinierter Zusammenarbeit mit den Paßkontroll-einheiten auf den Flughäfen der DDR sowie im Zusammenwirken mit der Besatzung des jeweiligen Luftfahrzeuges entsprechend den dienstlichen Bestimmungen und Weisungen so durchzuführen, daß unter allen Lagebedingungen ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet ist.
- Die FSG hat den Kommandanten des Luftfahrzeuges bei der Wahrnehmung seiner ihm vom Gesetz übertragenen Verantwortung zur Wahrung der staatlichen Interessen der DDR und zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung an Bord des Luftfahrzeuges zu unterstützen. Die Weisungen des Kommandanten des Luftfahrzeuges sind verbindlich.



GVS MfS o008-17/86

1.2. Aufgaben der Flugvorbereitung

- Die FSB haben 3 Stunden vor dem Start telefonisch beim OpD des FSBK ihre Einsatzbereitschaft, sowie 2 Stunden vor dem Start des zu sichernden Luftfahrzeuges beim OpD des FSBK und 1,5 Stunden vor dem Planstart beim Zugführer der Paßkontrollereinheit (PKE) sich persönlich zum Dienst zu melden. Das Betreten des GÜST-Bereiches erfolgt über den Diensteingang "C" unter Vorweisen der mitgeführten Dienst-dokumente. Bei Übernachtungen am Wende-/Zwischenlandeort hat die Flugvorbereitung entsprechend den Festlegungen des Kommandanten, mindestens jedoch 1,5 Stunden vor dem Planstart, zu erfolgen.

- Durch den OpD des FSBK erfolgt die Einweisung und Ausrüstung der FSG. Die FSB haben am Mann zu tragen:

- . Dienstpaß der DDR
- . Besatzungsausweis der Interflug
- . Internationaler Impfausweis
- . Bordkarte
- . Revolver .38 Spezial mit einer Trommelfüllung Sondermunition
- . Schlagring.

Der Revolver ist grundsätzlich gedeckt zu tragen.

Die weiteren Ausrüstungsgegenstände sind in den verschließbaren Behältnissen der FSB zu transportieren (siehe Anlage 1).

- Auf der Grundlage der Einweisung durch den OpD des FSBK wird in Zuständigkeit des Leiters der FSG die Organisation der Zusammenarbeit der FSB während des Einsatzes präzisiert (siehe Anlage 2).

Die FSG begibt sich auf getrennten Wegen zum Abfertigungsgebäude und erfüllt die in dieser Instruktion genannten und die in der Einweisung präzisierten Aufgaben.

- Der Leiter der FSG hat:

- . eine Stunde vor dem Planstart im Bereich der Vorstartkontrolle den Kontakt zum Kommandanten des zu sichernden Luftfahrzeuges aufzunehmen und sich gemeinsam mit der Besatzung zum Luftfahrzeug zu begeben;

BSIU

000007

8

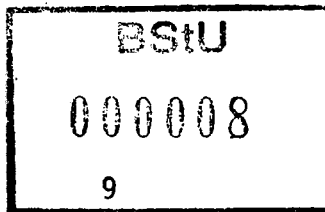
. an Bord des Luftfahrzeuges

- die Überprüfung der Signalanlage/Bordtelefon auf Funktionsfähigkeit durch die Besatzung,
- die Durchführung der Sicherheitskontrollen aller den Passagieren zugänglicher Räume und Plätze durch die Besatzung (gemäß Interflug Flugbetriebsdokumentation Kabinenpersonalhandbuch -1 (KPH-1) Technologien Pkt. 3.4.1., Seite 2)
- und die Tätigkeit der Bodendienste

zu überwachen.

Über operativ bedeutsame Feststellungen ist der Kommandant des Luftfahrzeuges zu informieren und entsprechend der Weisung des Kommandanten zu handeln bzw. dessen Handlungen wirksam zu unterstützen;

- . in der Besatzungsberatung mit dem Kommandanten und den weiteren Besatzungsmitgliedern Aufgaben und Maßnahmen zur vorbeugenden Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen abzustimmen, insbesondere
 - die Art und Weise des Zusammenwirkens bei Vorkommnissen
 - Informationen zum Flugeinsatz
 - die Präzisierung der Sitzordnung der FSB
 - den Informationsaustausch und die Verhaltensweisen bei Vorkommnissen.
- Die weiteren Angehörigen der FSG haben im Prozeß des gesamten Abfertigungsprozesses selektive Beobachtungshandlungen zur gezielten Informationsaufnahme operativ relevanter Verhaltensweisen der Passagiere und anderer in diesem Zusammenhang auftretender Personen durchzuführen. Zu diesem Zweck haben sie
 - . sich in den Bereich der Passagierabfertigung zu begeben und im Raum der Abfertigungsschalter zu handeln,
 - . eine Stunde vor dem Planstart den jeweiligen Transitraum unter Vorlage des Dienstpasses der DDR und des Besatzungsausweises über den Diensteingang "C" aufzusuchen,
 - . die gedeckte Kontaktaufnahme durch Angehörige der Operativgruppe der PKE ständig zu ermöglichen bzw. bei eigenen Feststellungen den Kontakt selbständig aufzunehmen,
 - . sich bei Abruf der Fluglinie zusammen mit den Passagieren unter Vorweisen der Bordkarte der Interflug in das Luftfahrzeug zu begeben.



GVS MFS 0008-17/86

1.3. Aufgaben an den GÜST der Flughäfen der DDR

Die FSB haben auf den Flughäfen der DDR zur vorbeugenden Verhinderung rechtswidriger Handlungen an der Erarbeitung von Hinweisen und Informationen zu Personen und Sachverhalten, von denen eine Gefährdung der Sicherheit im Luftfahrzeug ausgehen kann, mitzuwirken.

In Durchsetzung dieser Forderungen ist von den FSB die Beobachtung der Verhaltensweisen der Passagiere und des Personals im öffentlichen Teil und in den Transiträumen der Flughäfen sowie auf dem Weg zum und vom Luftfahrzeug zur Gewinnung operativ bedeutsamer Informationen zu gewährleisten. Dabei bestehen folgende Schwerpunkte:

- Kontaktaufnahmen
- Übernahme oder Übergabe von Gegenständen von bzw. an andere Personen
- "Austausch" von Passagieren

Bei Feststellungen diesbezüglicher Sachverhalte und Handlungen sind unverzüglich die Mitarbeiter der PKE zu informieren.

Die gedeckte Kontaktaufnahme bei der Einreise mit den Mitarbeitern der PKE am Paßkontrollschalter hat durch Einlegen einer Zollerklärung in den Dienstpaß der DDR (Lichtbildseite) mit dem Vermerk "Information" auf der Rückseite zu erfolgen. Die Herauslösung des FSB aus dem Reisestrom erfolgt und der Legende "Paßbeanstandung". Vom Transitraum aus erfolgt die Kontaktaufnahme zur PKE durch telefonische Information.

Bei eingetretenen Terror- und anderen operativ bedeutsamen Gewaltakten haben die FSB entsprechend den Befehlen des Leiters der PKE zu handeln.

1.4. Aufgaben während des Fluges

In Erfüllung der spezifisch-operativen Aufgaben der Flugsicherheitsbegleitung zur vorbeugenden Verhinderung rechtswidriger Handlungen während des Fluges, haben sich die FSB auf folgende Schwerpunkte zu konzentrieren:

- Die Passagiere sind durchgängig konspirativ unter Kontrolle zu halten, ihre Verhaltens- und Handlungsweisen zu analysieren/zu werten, um begünstigende Bedingungen für das Begehen rechtswidriger Handlungen rechtzeitig zu erkennen; dabei ist die Aufmerksamkeit auf verdächtiges bzw. ungewöhnliches Verhalten oder Gegenstände zu richten. Entsprechend der vor dem Start vereinbarten Verbindungsaufnahme zwischen den FSB und dem Kabinenpersonal, sind entsprechende Beobachtungsergebnisse auszutauschen und Maßnahmen für notwendige Kontrollen einzuleiten. Verdächtige Verhaltensweisen oder Sachverhalte sind dem Kommandanten des Luftfahrzeuges zu melden.
- Bei erfolgten rechtswidrigen Handlungen ist auf der Grundlage der in dieser Instruktion festgelegten Anhalte zur Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen in Luftfahrzeugen bzw. gegen Luftfahrzeuge (Pkt. 2 dieser Instruktion) und der in der Besatzungsberatung präzisierten Maßnahmen des Zusammenwirkens mit der Besatzung zu handeln.

BSIU

000009

10

- Während des Fluges zu Passagieren getroffene Feststellungen, wie z.B. staatsfeindliche Hetze, Ankündigungen von Rechtsverletzungen, ausgesprochene Drohungen gegenüber anderen Passagieren oder Besatzungsmitgliedern, Nichteinhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im grenzüberschreitenden Verkehr u.a., sind nach der Landung auf den Flughäfen der DDR bzw. auf den Flughäfen der befreundeten sozialistischen Staaten vor Beginn der Abfertigung in der Einreisehalle den Mitarbeitern der PKE bzw. den Sicherheitsorganen der befreundeten sozialistischen Staaten¹ zur Einleitung von Sofort- bzw. Folgemaßnahmen unverzüglich zu melden. Bei notwendigen Sofortmaßnahmen nach der Landung des Luftfahrzeuges sind, unter Wahrung der Konspiration, die Möglichkeiten des Kommandanten zur rechtzeitigen Benachrichtigung der Mitarbeiter der PKE zu nutzen (Funk über Kennwort).

1.5. Aufgaben bei Zwischenlandungen auf Flughäfen der DDR

Der Leiter der FSG hat

- an Bord des Luftfahrzeuges zu verbleiben;
- die Durchführung der Sicherheitskontrolle durch die Besatzung zu unterstützen und die Tätigkeit der Bodendienste in der Passagierkabine zu überwachen und bei bedeutsamen Feststellungen den Kommandanten zu informieren. Verläßt die Besatzung das Luftfahrzeug zum Aufenthalt außerhalb des GUST-Bereiches, begibt sich der Leiter der FSG - unter Mitnahme der gesamten Bewaffnung und Ausrüstung - mit der Besatzung über den Diensteingang "C" in den öffentlichen Teil des Flughafengebäudes.

Weitere Angehörige der FSG haben sich

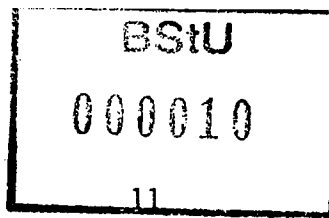
- zusammen mit den Passagieren durch die Paß- und Zollkontrolllinie in den öffentlichen Teil des Flughafens,
- rechtzeitig vor Abfertigungsschluß der Weiterfluglinie auf dem Passagierweg durch die Paß- und Zollkontrolllinie in den Transitraum,
- nach Abruf gemeinsam mit den Passagieren unter Vorweisen der bei der Paßkontrolle - Ausreise - erhaltenen Bordkarte ins Luftfahrzeug

zu begeben.

Bei Übernachtungen und Aufenthalt außerhalb des Flughafensbereiches am Zwischenlandeort haben die FSB in Verantwortlichkeit des Leiters der FSG die Bewaffnung und Ausrüstung in den verschlossenen Einsatzbehältnissen dem diensthabenden Zugführer der PKE zu übergeben.

Vor dem Weiterflug sind die Aufgaben zur Flugvorbereitung in Verantwortung des Leiters der FSG auf der Grundlage dieser Instruktion und der dazu vom Leiter des FSBK befohlenen präzisierten Maßnahmen so durchzuführen, daß die Erfüllung der Einsatzaufgabe jederzeit gewährleistet wird.

¹ trifft für Landungen auf Flughäfen der befreundeten sozialistischen Staaten zu, mit deren Sicherheitsorganen das Zusammenwirken mit den Angehörigen des MFS vereinbart wurde



GVS MfS o008-17/86

1.6. Aufgaben bei Zwischenlandungen auf Flughäfen des Auslandes

Die FSB haben:

- grundsätzlich während den Zwischenlandungen und der Wendeflugzeit an Bord des Luftfahrzeuges zu verbleiben;
- die Durchführung der Sicherheitskontrolle durch die Besatzung zu unterstützen, die Tätigkeit der Bodendienste zu beobachten und bei bedeutsamen Feststellungen den Kommandanten des Luftfahrzeuges zu informieren;
- das Luftfahrzeug nur bei
 - . erforderlicher Kontaktaufnahme zu den Mitarbeitern der Sicherheitsorgane der befreundeten sozialistischen Staaten¹,
 - . Aufenthalt der Besatzung außerhalb des Flughafens,
 - . Flugsicherheitsbegleitung auf Teilstrecken auf den festgelegten Zwischenlande-flughäfen,zu verlassen;
- beim Verlassen des Flughafengeländes die Bewaffnung und Ausrüstung, außer Personaldokumente, in dem verschlossenen Einsatzbehältnis beim diensthabenden Offizier² der Paßkontrollereinheit der befreundeten sozialistischen Staaten² zu hinterlegen bzw. im Cockpit des Luftfahrzeuges einzuschließen. Das Betreten bzw. Verlassen des GUST-Territoriums hat über die Besatzungszugänge zu erfolgen;
- bei Wiederaufnahme der Flugsicherheitsbegleitung die Flugvorbereitung in Verantwortung des Leiters der FSG von Bord aus durchzuführen.

1.7. Aufgaben nach der Landung auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld (Einsatzende)

Der Leiter der FSG hat

- die Durchführung der Sicherheitskontrolle zu unterstützen und bei bedeutsamen Feststellungen den Kommandanten zu informieren;
- mit dem Kommandanten eine Kurzauswertung des Flugeinsatzes zu Problemen des Zusammenwirkens durchzuführen, insbesondere zu:
 - . getroffenen Feststellungen während des Einsatzes,
 - . Entgegennahme von Hinweisen der Besatzung;

¹ siehe Anmerkung S. 10

² siehe Anmerkung S. 10

BSIU

000011

12

- zusammen mit den Besatzungsmitgliedern das Luftfahrzeug zu verlassen, sich über den Diensteingang "C" in den öffentlichen Teil des Abfertigungsgebäudes zu begeben und anschließend beim OpD des FSBK zu melden;
- die Erarbeitung des Einsatzberichtes (Inhalt siehe Anlage 3) unter Einbeziehung der Angehörigen der FSG durchzuführen.

Die Angehörigen der FSG haben

- sich mit den Passagieren von Bord des Luftfahrzeuges durch die Paß- und Zollkontrolllinie in den öffentlichen Teil des Abfertigungsgebäudes zu begeben. Wahrnehmungen zu operativ relevanten Verhaltensweisen von Passagieren sind den Mitarbeitern der PKE unverzüglich mitzuteilen;
- sich nach der eigenen Abfertigung zum OpD des FSBK zu begeben.

Nach der Übergabe des Einsatzberichtes, der Bewaffnung und Ausrüstung an den OpD des FSBK und der Übernahme der persönlichen Dokumente und Gegenstände, haben sich die FSB über die weiteren dienstlichen Aufgaben zu informieren.

2. Anhalte für das unmittelbare Handeln der FSB zur Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen in Luftfahrzeugen bzw. gegen Luftfahrzeuge

Grundlagen für die Handlungen der FSB zur Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen im Luftfahrzeug bzw. gegen das Luftfahrzeug bilden die in der 6. Durchführungsbestimmung zur Dienstanweisung 1/81 formulierten Ziel- und Aufgabenstellungen und die in der Besatzungsberatung getroffenen Festlegungen und Weisungen des Kommandanten des Luftfahrzeuges.

Die Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen durch die FSB im Luftfahrzeug hat durch psychologische Einflußnahme, körperliche Gewalt und lageabhängigen Einsatz der Bewaffnung bis zur Brechung des Widerstandes und der Herbeiführung der Handlungsunfähigkeit des Täters bzw. der Täter zu erfolgen.

Alle Maßnahmen und Handlungen sind auf die konsequente Verhinderung von Terror- und anderen Gewaltakten bei gleichzeitigem Erhalt von Leben und Gesundheit der Passagiere und der Besatzung sowie den Schutz des gesellschaftlichen Eigentums auszurichten.

- Die FSB haben bei Erkennen einer Gefahrensituation unter Beachtung der gegebenen Möglichkeiten und der Gefährdungslage für Passagiere/Besatzung und Luftfahrzeug konsequent und offensiv einzugreifen, um rechtswidrige Handlungen zu verhindern. Dabei sind folgende Bedingungen zu beachten:
 - . Anzahl der erkennbaren Täter
 - . Mittel und Methoden zur Begehung der rechtswidrigen Handlung
 - . Informationen durch die Besatzung
 - . Verhalten der betroffenen Passagiere oder Besatzungsmitglieder sowie der übrigen Passagiere.
- Die Bekämpfungshandlungen der FSB haben die Besonderheiten des Luftfahrzeuges berücksichtigend, durch einen koordinierten, entschlossenen, blitzartig vorgetragenen, das Überraschungsmoment maximal ausnutzenden Angriff zu erfolgen, der es auf Grund der Schnelligkeit den Terror-/Gewalttätern unmöglich macht, organisierten Widerstand zu leisten oder androhte Vorhaben zu verwirklichen.

Sie sind durch den FSB zu beginnen, der sich in der günstigsten Position zum Täter/den Tätern befindet bzw. der das Überraschungsmoment am wirksamsten für aktive Handlungen nutzen kann. Der/die anderen FSB unterstützen diese Handlungen bzw. beobachten sie und sichern die Handlungen des angreifenden FSB, um evtl. Mittäter, die sich in der Ausgangslage noch nicht offenbart haben, festzustellen, zu isolieren und zu bekämpfen (Scheingeiseln beachten).

- Der Einsatz von Schußwaffen durch die FSB hat so zu erfolgen, daß Passagiere und Besatzungsmitglieder nicht gefährdet werden.

2.1. Anhalte für das Handeln der FSB bei Angriffen durch körperliche Gewalt bzw. unter Zuhilfenahme von Schuß-, Hieb- oder Stichwaffen

Diese Angriffe sind in der Regel mit einer unmittelbaren Bedrohung von Personen und beim Einsatz von Schußwaffen auch mit der Gefährdung des Luftfahrzeuges verbunden.

- Der dem Täter bzw. den Tätern am nächsten plazierte FSB hat durch psychologische Einflußnahme sowie Ablenkungshandlungen zu versuchen, die Aufmerksamkeit des Täters bzw. der Täter auf sich zu ziehen.
- Der zweite FSB bzw. weitere FSB haben unter Ausnutzung dieses Ablenkungsmomentes sich dem Täter oder den Tätern zu nähern und ihn/sie mit der der jeweiligen Situation angepaßten Abwehrhandlung zu überwältigen. Dabei ist prinzipiell zu versuchen, gefährdete Personen aus der/dem Wirkungsrichtung/-bereich angewandeter Waffen und Mittel zu bekommen. Mögliche Handlungen unmittelbar betroffener/in Mitleidenschaft gezogener Passagiere und Besatzungsmitglieder sind zu berücksichtigen.

2.2. Anhalte für das Handeln der FSB bei Androhung der unmittelbaren Anwendung eines Sprengkörpers

Die Anwendung von Sprengkörpern ist grundsätzlich mit der Gefährdung des Lebens aller an Bord befindlichen Personen und des Luftfahrzeuges verbunden.

- Die FSB haben durch psychologische Einflußnahme auf den bzw. die Täter eine Auslösung des Sprengkörpers durch den Täter zu verhindern.
- Durch List bzw. Täuschung ist zu versuchen, in die unmittelbare Nähe des Täters bzw. der Täter zu gelangen, um die tatsächliche Gefährlichkeit des Sprengkörpers einzuschätzen und die Möglichkeit zur Überwältigung des Täters bzw. der Täter zu prüfen.
- Wird jede Annäherung, Kontaktaufnahme und Einflußnahme im Sinne von Täuschungs- und Ablenkungshandlungen strikt zurückgewiesen, sind unter Beibehaltung der ursprünglichen Zielstellung neue Möglichkeiten zur Überwältigung des Täters bzw. der Täter zu suchen. Auf der Grundlage aller sich an Bord bietenden Möglichkeiten sind ständig Annäherung, Kontaktaufnahme und Einflußnahme zu wiederholen, um aktive Handlungen des Täters bzw. der Täter auszuschalten bzw. einzuschränken. Grundsätzlich sind heftiges Gestikulieren, Schreien, beleidigende Äußerungen sowie Drohungen gegenüber dem Täter bzw. den Tätern zu vermeiden, um Kurzschlußhandlungen zu verhindern.
- Der Angriff zur Überwältigung des Täters bzw. der Täter ist so zu führen, daß eine Auslösung der Zünderinrichtung ausgeschlossen wird.
- Die weitere Behandlung eines Sprengkörpers bzw. eines sprengkörperverdächtigen Gegenstandes (im weiteren SVG) wird in der Anlage 4 dieser Instruktion erläutert.

2.3. Anhalte für das Verhalten und Handeln der FSB bei mündlichen oder schriftlichen Androhungen der Anwendung versteckter oder nicht unmittelbar erkennbarer Sprengkörper zur Durchsetzung rechtswidriger Forderungen

- Bei diesen Androhungen kann es sich um im Luftfahrzeug aufgefundene oder übergebene schriftliche Drohungen, um Obermittlungen durch die Flugsicherung an den Kommandanten sowie um mündliche Drohungen eines Täters gegenüber von Besatzungsmitgliedern handeln.
- Die FSB haben sich auf die Mitwirkung an folgenden Aufgaben der Besatzung einzustellen:
 - . der Auswertung und Einschätzung der aus dem Text der Androhung zu entnehmenden Fakten in Bezug auf den möglichen Ablageort im Luftfahrzeug, der angekündigten Begehungsweise, der möglichen Zündzeit sowie der Ziele und Motive des Täters bzw. der Täter
 - . der vom Kommandanten angewiesenen Durchsuchung des Luftfahrzeuges einschließlich des Handgepäcks der Passagiere
 - . der Durchführung von Schutzmaßnahmen nach Auffinden eines Sprengkörpers bzw. SVG
 - . der Verhinderung einer Detonation durch Ausschalten eindeutig erkannter Zündeinrichtungen.
- Unter Berücksichtigung der vollen Entscheidungsgewalt des Kommandanten des Luftfahrzeuges bei solchen Vorkommnissen, erfolgt die Mitwirkung der FSB an den genannten Aufgaben auf Grundlage der in der Anlage 4 formulierten Grundsätze und Verhaltensmaßregeln.

2.4. Anhalte für das Handeln der FSB bei Angriffen auf das Luftfahrzeug in der Phase der Startvorbereitung oder nach der Landung

Bei einem Angriff von außen haben die FSB mit folgenden Maßnahmen die nachfolgenden Handlungen der Spezialisten der PKE und weiterer auf zentrale Weisung, zur Bekämpfung terroristischer und anderer Gewaltakte, befohlener Kräfte zu unterstützen:

- Sofortiges Schließen der Einstiegstüren und Verriegelung der Notausstiege unter Einbeziehung der Besatzungsmitglieder;
- Passagiere sowie Besatzungsmitglieder auf Deckungsmöglichkeiten außerhalb der gefährdeten Bereiche verweisen;
- Ein gewaltsames Eindringen terroristischer Kräfte in das Luftfahrzeug unter Anwendung aller Abwehrmittel verhindern;
- Gewährleistung der Alarmierung der am Flughafen tätigen Sicherheitsorgane durch den Kommandanten des Luftfahrzeuges.

BSIU

000015

16

Erfolgt der Angriff von Tätern im Luftfahrzeug haben die FSB unter Berücksichtigung der konkreten operativen Situation die Bekämpfung des Täters/der Täter zur Festnahme/Liquidierung unmittelbar aufzunehmen bzw.

- den oder die Täter in dem von ihnen unmittelbar besetzten Teil des Luftfahrzeuges zu blockieren
- die Evakuierung der an Bord befindlichen Personen zur Verhinderung einer Geiselnahme zu unterstützen
- die Alarmierung am Flughafen tätiger Sicherheitsorgane sicherzustellen
- den Start des Luftfahrzeuges durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

2.5. Anhalte für das Handeln der FSB nach der Überwältigung von Tätern

Nach durchgeführten Bekämpfungsmaßnahmen und erfolgter Überwältigung der Täter hat entsprechend den objektiven Möglichkeiten außerhalb der unmittelbaren Einsicht durch Passagiere zu erfolgen:

- Fesselung der Täter;
- Durchsuchung der Täter und sachgerechte Sicherstellung aller Beweismittel (Handgepäck beachten);
- Bewachung der Täter bis zur Übergabe an die Sicherheitskräfte am Boden;
- Mitwirkung an der Herstellung und Gewährleistung von Ruhe und Ordnung an Bord des Luftfahrzeuges im Zusammenwirken mit der Besatzung. Dabei ist unter Zuhilfenahme der Bordsprechanlage bekannt zu geben, daß sich Sicherheitskräfte an Bord befinden. Die Passagiere sind aufzufordern, sich ruhig zu verhalten, auf ihren Plätzen zu verbleiben und sich anzuschallen;
- Intensive Beobachtung der Passagiere;
- Maßnahmen des Kommandanten des Luftfahrzeuges und der Sicherheitskräfte am Boden unterstützen (wie z.B. Übermittlung von Informationen zum Ablauf der rechtswidrigen Handlung, Zeugenfeststellung, Übergabe von Beweismitteln u.a.).

2.6. Anhalte für die Verhaltensweisen der FSB nach erzwungener Landung im nicht-sozialistischen Ausland

Nach erzwungenen Landungen in nichtsozialistischen Ländern sind folgende Verhaltensweisen durch die FSB zu gewährleisten:

- Die Bewaffnung und Ausrüstung hat grundsätzlich am Mann zu bleiben. Das Luftfahrzeug ist nicht zu verlassen. Ist das Verlassen des Luftfahrzeuges unumgänglich, ist die Bewaffnung und Ausrüstung in Abstimmung mit dem Kommandanten in den von den FSB mitgeführten verschließbaren Behältnissen im Cockpit einzuschließen.

BSU

000016

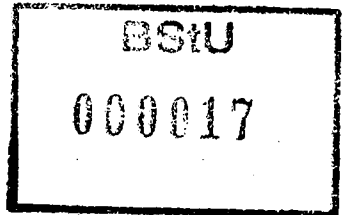
17

GVS MfS o008-17/86

- Bei Konfrontation mit gegnerischen Geheimdiensten, Polizei- und Justizorganen ist Ruhe und Gelassenheit zu bewahren. In Befragungen sind außer zu den Angaben in den mitgeführten Dokumenten, Dienstpaß und Besatzungsausweis (Name, Vorname, Geburtsdatum, Wohnort, Tätigkeit: Instrukteur - Interflug) keinerlei Angaben zur Person, zu den Umständen der erzwungenen Landung und anderen dienstlichen Belangen zu machen.
- Gestellte Fragen sind aufmerksam zu verfolgen (um die Absichten des Gegners erkennen zu können) aber nicht zu beantworten.
- Protokolle, Dokumente oder Schriftstücke sind aufmerksam zu lesen, jedoch nicht zu unterschreiben.
- Konsequenz ist die unverzügliche Verbindungsaufnahme zur diplomatischen Vertretung der DDR und Rückführung in die DDR zu fordern. Entsprechend den objektiven Möglichkeiten ist auf die Haltungen und Handlungen anderer betroffener Bürger der DDR in entsprechender Form Einfluß zu nehmen.

Es gilt zu beachten:

In jeder Situation und unter allen Lagebedingungen ist ruhiges und besonnenes Verhalten, daß der Würde und dem Stolz eines DDR-Bürgers für sein sozialistisches Vaterland entspricht, zu gewährleisten.



Bewaffnung und Ausrüstung der FSB

Die nachfolgende Aufzählung bezieht sich auf einen FSB.

Dokumente

- Dienstpaß der DDR
- Besatzungsausweis der Interflug
- Transitbordkarte (außer Leiter FSG)
- Zollerklärung der DDR
- Internationaler Impfausweis

Bewaffnung

- Revolver .38 Spezial mit einer Trommelfüllung "Sondermunition"
- Unterschnalltasche

Ausrüstung

- verschließbares Behältnis
- Schlagstock (dreiteilig)
- Schlagring
- Elektroschockgerät
- Schließfessel
- Führungskette
- Mehrzwecktaschenmesser
- Rolle Klebeband
- Taschenlampe
- 5 Meter feste Schnur
- Taschenspiegel

Operativgeld (entsprechend festgelegter Währung/Summe)

Das mitzuführende Operativgeld ist eine Reserve an finanziellen Mitteln zur Bestreitung auftretender Kosten während außerplanmäßiger Aufenthalte im Ausland. Die Nutzung des Operativgeldes ist nur bei operativer Notwendigkeit zulässig.

Verausgabte Mittel des Operativgeldes sind mit Quittungen zu belegen und einschließlich der Restbeträge nach Einsatzende beim OpD des FSBK zurückzurechnen.

BSIU

000018

21

GVS MFS o008-17/86

Anlage 2

Hinweise für die Präzisierung der Aufgabenstellung für den Flugsicherheitseinsatz

Grundsätzlich wird entsprechend den vom OpD des FSBK erhaltenen Informationen und Hinweisen vor Beginn jedes Einsatzes zu nachfolgend aufgeführten Einweisungsgegenständen durch den Leiter der FSB mit den Angehörigen der FSG die Präzisierung der Aufgabenstellung für den jeweiligen Einsatz durchgeführt:

1. Information zur politisch-operativen Lage

- . Politische und gesellschaftliche Höhepunkte in der DDR
- . Politisch-operative Situation in den jeweiligen angeflogenen Ländern

2. Art und Weise des Informationsaustausches zwischen den FSB

- . Unter Zuhilfenahme von Hilfsmitteln (z.B. Zeitung/Broschüre)
- . Unter Einbeziehung des Kabinenpersonals

3. Zusammenwirken mit der Besatzung des Luftfahrzeuges

- . Inhalt der Besatzungsberatung
- . Organisation des Zusammenwirkens FSB - Besatzungsmitglieder
- . Handlungen bei Vorkommnissen

4. Hinweise zu Aufgaben auf den Flughäfen

- . Zwischenlande- und Wendeflughäfen der DDR
- . Zwischenlande- und Wendeflughäfen des Auslandes
- . Flughafen Berlin-Schönefeld (Einsatzbeginn bzw. -ende)

5. Hinweise zur vorbeugenden Verhinderung und Bekämpfung bei Vorkommnissen

- . Entsprechend den Anhalten Pkt. 2. bis 2.6. dieser Instruktion
- . Präzisierung der Aufgaben nach Überwältigung des Täters bzw. der Täter

BSIU

000019

22

6. Hinweise zur Sitzordnung im Luftfahrzeug

Entsprechend

- . der konkreten politisch-operativen Lage
- . dem Luftfahrzeugtyp
- . der Anzahl der Passagiere
- . der Stärke der FSG

Hinweise zum Inhalt des Einsatzberichtes

Der Einsatzbericht ist nach jedem Einsatz durch die FSG in Verantwortung des Leiters der FSG gemeinsam zu erarbeiten. Dabei sind folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. Zusammenarbeit mit den Angehörigen der PKE auf den Flughäfen der DDR

- . Erhaltene Informationen/Sicherungsaufträge/sonstige Aufträge
- . Eigene Feststellungen während des Einsatzes und veranlaßte Maßnahmen

2. Zusammenwirken mit der Besatzung des Luftfahrzeuges

- . Intensität der Sicherheitskontrollen durch die Besatzung
- . Festgestellte Gegenstände/Fremdkörper und dazu veranlaßte Maßnahmen
- . Inhalt der Besatzungsberatung zu Maßnahmen bei Vorkommnissen
- . Bedeutsame Hinweise aus der Besatzungsberatung

3. Feststellungen zu bedeutsamen Reaktionen/Verhaltensweisen der Passagiere/
Besatzungsmitglieder

- . Negative Äußerungen oder Verhaltensweisen
- . Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen der DDR (z.B. Zoll-/Devisengesetz, Einfuhr/Ausfuhr von verbotenem Schriftgut)
- . Fotografieren im Luftfahrzeug und auf Flughäfen
- . Durch Besatzung bzw. selbst eingeleitete Maßnahmen

4. Allgemeine Feststellungen zum Einsatz

- . Gründe für Änderungen von Flugstrecken oder -zeiten und dazu erfolgte Informationen an die FSB
- . Anfragen, Äußerungen und bedeutsame Verhaltensweisen von Interflugpersonal, insbesondere Besatzungsmitgliedern sowie Auslandsvertretungen und örtlichen Bodendiensten

BSIU

000021

24

5. Feststellung auf Zwischenlande- bzw. Wendeflughäfen

6. Vorkommnisse während des Einsatzes

- . Grundsätzlich ist zu jedem Vorkommnis ein ausführlicher Bericht zu fertigen
- . Darstellung des Sachverhaltes entsprechend W-Fragen
- . Reaktionen bzw. Handlungen der Besatzungsmitglieder

7. Allgemeine Hinweise und Vorschläge

- . Nutzung Operativgeld sowie Leistungen der Interflug
- . Hinweise und Vorschläge zur weiteren Verbesserung der Aufgabenerfüllung

BSTU

000022

25

GVS MFS 0008-17/86

Anlage 4

Hinweise zur Suche von SVG sowie zum Umgang und der Verbringung aufgefundenener und sichergestellter Sprengkörper bzw. SVG im Luftfahrzeug

Nachfolgende Hinweise sind von den FSB bei der Verhinderung von Anschlägen mittels Sprengkörpern für die auf Weisung des Kommandanten eines Luftfahrzeuges eigenständige Mitwirkung sowie zur Beratung des Kommandanten bzw. der Besatzungsmitglieder zu beachten und zu nutzen.

Sie wurden aus dem Sicherheitshandbuch für den Schutz der Zivilluftfahrt gegen ungesetzliche Angriffe der ICAO (Internationale Organisation der Zivilluftfahrt, herausgegeben 1983) abgeleitet und entsprechen den "Allgemeinen Grundsätzen zur Abwehr bzw. Abwendung von terroristischen Handlungen gegen Luftfahrzeuge der Interflug (VD/VF-BIAPS 34/85) und der KPH-1-Notverfahren-" der Interflug.

1. Empfehlungen für den Kommandanten des Luftfahrzeuges bei Drohungen von Sprengstoffanschlägen

Alle Maßnahmen an Bord während des Fluges sind abhängig vom Typ des Luftfahrzeuges, der Art der Zündauslösung, dem Ablageort im Luftfahrzeug, der Entfernung des Luftfahrzeuges zum nächsten Flugplatz, des an Bord befindlichen Treibstoffs und der Flughöhe.

- Bei Androhungen der Auslösung eines Sprengkörpers mit Zeitzündeinrichtung wird die Notlandung auf dem nächstgelegenen Flugplatz empfohlen. Abhängig von der zur Verfügung stehenden Zeit kann der Kommandant nach der Landung den Notausstieg der Passagiere anweisen. Der Sammelpunkt für die evakuierten Passagiere muß mindestens 200 m vom Luftfahrzeug entfernt liegen.
- Wird in Auswertung der Androhung die Zündauslösung bei Luftdruckänderung mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen, sollte der Kommandant sichern, daß der Kabineninnendruck unverändert bleibt und das Luftfahrzeug auf einen Flugplatz geleitet wird, wo der dort herrschende Luftdruck (QFE) nicht zur Auslösung der Sprengladung führt.
- Auf keinen Fall darf der Kommandant zulassen, daß ohne vorherige gründliche Prüfung des SVG dieser bewegt wird.
- Als Ablageort für einen SVG wird empfohlen, in der Mitte von vorhandenen Öffnungen, wie z.B. Türen, die zerstört werden, ohne daß stärkere Schäden am Luftfahrzeug entstehen. Der Ort ist so auszuwählen, daß bei einer Explosion bzw. Detonation der Festigkeitsverband des Rumpfes sowie wichtige Anlagen und Bauteile des Luftfahrzeuges, wie z.B. Steuerungsteile, Kabel, Leitungen, elektrische Ausrüstungen, Kraftstofftank u.a. wenig oder kaum lufttüchtigkeitsbeeinträchtigend beschädigt werden.

BSIU

000023

26

Folgende Orte werden für die Luftfahrzeuge der Interflua empfohlen:

IL 62 und IL 62 M

- . In der Mitte der Frachtraumluke Nr. 3
- . In der Mitte der Frachtraumluke Nr. 2
- . An der Bordbüfettür, etwa 1 m über dem Fußboden
- . An der Einstiegstür Nr. 2, etwa 1 m über dem Fußboden

IL 18

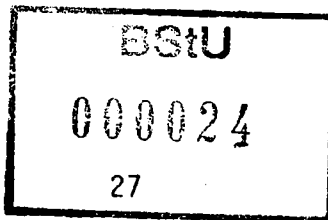
- . In der Mitte der Frachtraumluke Nr. 2
- . An der Einstiegstür Nr. 2, etwa 1 m über dem Fußboden
- . An der Einstiegstür Nr. 1, etwa 1 m über dem Fußboden

TU 134/134 A

- . In der Mitte der hinteren Frachtraumluke
- . An der Einstiegstür der Besatzung (Diensttür), etwa 1 m über dem Fußboden

Die Reihenfolge der aufgezählten Ablageorte entspricht der Reihenfolge der jeweils günstigsten Variante, wenn:

- a) die Zugänglichkeit gewährleistet ist
- b) im Bereich der genannten Einstiegstüren vorher die transportablen Sauerstoffgeräte entfernt wurden.



GVS MFS 0008-17/86

- Ist die Explosion eines Sprengkörpers/SVG absehbar und nicht zu verhindern:
 - . möglichst eine Flughöhe einnehmen, in der das Luftfahrzeug ungefährdet enthermetisiert werden kann, um eine explosive Enthermetisierung zu verhindern
 - . Fluggeschwindigkeit der maximalen Flugdauer (V_{MD}) einnehmen und nach Enthermetisierung alle Türen und Luken öffnen zum schnellen Abbau der Explosionswelle¹.

2. Hinweise zur gedanklichen Rekonstruktion für die Suche nach SVG

Das wesentliche Anliegen besteht darin, Versionen aufzustellen, wie der/die Täter den möglichen Ablauf des Ereignisses geplant hat und wie er im Luftfahrzeug konkret vorgegangen sein könnte.

Ziel der gedanklichen Rekonstruktion des Tätervorgehens unter Beachtung der vorhandenen Fakten aus der Androhung (Ort, Zeit, Begehungsweise, Ziel und Motiv) ist es, zielgerichtet nach Spuren und Hinweisen über das Vorhandensein eines SVG zu suchen.

Die gedankliche Rekonstruktion ist dazu geeignet, Hypothesen über die Täterpersönlichkeit aufzustellen. Dabei können z.B. Hinweise auf konkrete Kenntnisse des Täters/der Täter über ein Luftfahrzeug, über das Kontrollregime, die Möglichkeiten der Bodendienste für die Bestimmung des möglichen Ablageortes von Bedeutung sein.

Eine große Hilfe bei der gedanklichen Rekonstruktion ist die Arbeit mit den W-Fragen. Sie gestattet es, relativ unkompliziert bestimmte Zusammenhänge zu erkennen und eine das Wesentliche erfassende Gesamteinschätzung der Ausgangssituation vorzunehmen, z.B.

- | | |
|---------|---|
| Wann? | Zeitpunkt des möglichen Eintritts des Ereignisses, welche Zeit hat für die Ablage eines SVG zur Verfügung gestanden? |
| Wo? | Konkreter Ablageort, welcher Bereich im Luftfahrzeug kann relativ unbeobachtet betreten werden? |
| Was? | Art des Ereignisses? |
| Wie? | Wie kann der SVG an Bord gekommen sein (Frachtgepäck, Handgepäck, am Körper oder über die Versorgung des Luftfahrzeuges)? |
| Welche? | Schäden/Auswirkungen, die bei einer Auslösung des SVG eintreten können? |

¹ "Allgemeine Grundsätze zur Abwehr bzw. Abwendung von terroristischen Handlungen gegen Luftfahrzeuge der Interflug", VF-BIAPS/34/85/22/2 der Interflug

BStU

000025

28

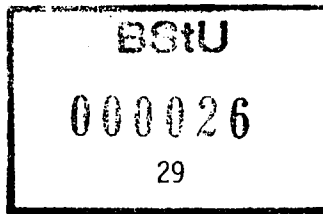
- Womit? Art der Sprengladung, ihre Größe und mögliche Tarnung?
- Warum? Motiv und Zielstellung des Täters/der Täter?
- Wer? Täterpersönlichkeit?
- Wen? Angriffsobjekt, Person oder Sache?

Für die Suche im Luftfahrzeug nach SVG gibt es zwei Möglichkeiten:

- a) Entsprechend dem möglichen Vorgehen des Täters/der Täter, wenn genügend Erkenntnisse vorliegen und ein Nachvollziehen verdächtiger Handlungen - z.B. ein Passagier ging mit einem Buch oder mit einem Bündel Zeitungen zur Toilette und kommt ohne diese Gegenstände zurück - möglich ist.
- b) Einteilung des Luftfahrzeuges in Suchbereiche entsprechend den Festlegungen des Kommandanten und Bestimmung der Verantwortlichen aus den Reihen der Besatzung für die Durchsuchung dieser Bereiche.

3. Hinweise für die Durchführung der Suche

- Im Ergebnis der Analyse der vorliegenden Androhung in Verbindung mit der gedanklichen Rekonstruktion über das mögliche Vorgehen des Täters/der Täter und der Weisung des Kommandanten, eine gründliche Durchsuchung des Luftfahrzeuges durchzuführen, ist bei Notwendigkeit Einfluß zu nehmen, daß Ruhe und Ordnung an Bord herrscht und die Passagiere auf ihren Plätzen verbleiben.
- Die FSB haben nur auf Weisung des Kommandanten an den Suchaufgaben der Besatzungsmitglieder mitzuwirken.
- Die den Passagieren zugänglichen Bereiche im Luftfahrzeug sind besonders gründlich zu durchsuchen. Dabei ist auf leicht zu öffnende Türen, Klappen sowie technische Ausrüstungen, die als Versteck dienen können, zu achten.
- Die Teile der Einrichtung, die ordnungsgemäß verschlossen oder versiegelt sind, stellen vorerst keinen Schwerpunkt für die Suche dar.
- Ziel der Suche ist es, festzustellen, ob Gegenstände an ungewöhnlichen Stellen im Luftfahrzeug liegen, z.B. Bücher, Schachteln, Taschen, Brieftaschen, Briefumschläge, Päckchen, Büchsen u.a.
- Bereits während der Suche ist äußerste Vorsicht geboten. Verdächtige Gegenstände sind nicht zu berühren oder zu öffnen.
- Nach dem Auffinden eines SVG und Einleitung der im Luftfahrzeug möglichen Schutzmaßnahmen, ist die Suche fortzusetzen, um zu sichern, daß nicht weitere SVG vorhanden sind.



GVS MFS 0008-17/86

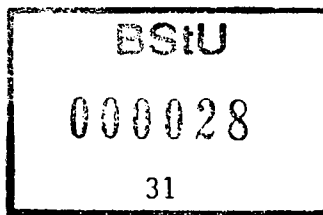
- Das Handgepäck der Passagiere ist im Beisein des Besitzers zu durchsuchen. Verdächtige Gegenstände sind vom Besitzer entnehmen, öffnen bzw. vorführen zu lassen. Das Verhalten der Besitzer ist besonders gründlich zu beobachten. Die Sitztaschen sind in die Durchsuchung einzubeziehen. (Bei dieser Maßnahme kann angenommen werden, daß ein Täter mittels Drohung der Anwendung eines versteckten Sprengkörpers sein Ziel - z.B. Kursänderung - erreichen will und in der Regel nicht die Absicht verfolgt, die Detonation desselben auszulösen. Ausnahmen wie Psychopaten und Fanatiker sind zu berücksichtigen. In derartigen Fällen ist gemäß Punkt 2.2. dieser Instruktion zu handeln.)
- Mit Beginn öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen ist durchzusetzen, daß die Passagiere auf ihren Plätzen verbleiben und sich anschnallen.

4. Durchführung von Schutzmaßnahmen nach Auffinden eines Sprengkörpers bzw. SVG

- SVG sind nicht zu öffnen bzw. nicht ohne vorherige gründliche Überprüfung in ihrer Lage zu verändern.
- Der SVG ist in seiner Lage gegen Bewegungen zu sichern. Um den SVG ist in Abhängigkeit von der Größe desselben ein mindestens 25 cm starker Wall aus mit Wasser oder anderen nichtbrennbaren Flüssigkeiten getränkten Decken bzw. Kleidungsstücken zu errichten, um den möglichen Detonationsdruck in der Ausbreitung abzuschwächen.
- Die Passagiere sind mindestens drei Sitzreihen von dem SVG zu entfernen. Die Rückenlehnen der Sitze sind aufzustellen und zu befestigen. Ist eine Umverteilung der Passagiere auf andere Sitzplätze nicht möglich, haben sie sich auf den Boden des Ganges zu setzen. Zwischen den Passagieren und dem SVG (einschließlich unter den Sitzen) sind splitter- und energieaufnehmende Materialien zum Schutz vor den Auswirkungen einer Detonation aufzurichten. Die Umverteilung der Passagiere muß aus Flugsicherheitsgründen durch die Besatzung vorgenommen werden.
- Die Passagiere sind aufzufordern, die Sitzposition für Notlandungen einzunehmen. Die Rückenlehnen sind ebenfalls hochzustellen.
- Genannte Maßnahmen sind auch durchzuführen, wenn der SVG aufgrund erkannter Zündeinrichtungen nicht vom Fundort zum Ablageort transportiert werden kann.

5. Hinweise für Maßnahmen zur Verhinderung der Auslösung eines Sprengkörpers bzw. SVG

- Neben der notwendigen Identifizierung des wirksamen Kampfmittels (Sprengstoff und Brandmittel als wesentliche Vertreter) ist das Erkennen der Zündeinrichtung von prinzipieller Bedeutung für den Transport des SVG zum festgelegten Ablageort sowie zur Vermeidung einer Auslösung.
- Imitationen von SVG können nicht ohne weiteres von "scharfen" SVG unterschieden werden.
- Es kann durchaus vom Täter eine Zündeinrichtung installiert sein, die einen Transport vom Fundort zum Ablageort nicht zuläßt bzw. spezielle Sicherungsverfahren erfordert.
- Die Verschaffung eines Überblicks durch die Wertung aller Informationen unter Beachtung der W-Fragen erlaubt eine gewisse Eingrenzung der möglichen Zündeinrichtungen.
- Die unmittelbare Annäherung an den SVG zum Zweck einer gründlichen Erstüberprüfung hat grundsätzlich nur durch einen FSB zu erfolgen.
- Es sind alle Momente zu werten, die den verdächtigen Gegenstand als SVG kennzeichnen bzw. ihn als den Gegenstand bestätigen, den er entsprechend seinem Äußeren darstellt. Die sofortige Befragung der Passagiere und der Besatzungsmitglieder, ob jemandem dieser Gegenstand gehört oder bekannt ist, sollte als erste Maßnahme durchgeführt werden.
- Bestätigt sich der begründete Verdacht des Vorliegens eines SVG, sind die Gefährdungslage anhand der Größe des SVG einzuschätzen und die erforderlichen möglichen Schutzmaßnahmen, wie unter Punkt 4. beschrieben, durchzusetzen.
- Die visuelle Überprüfung sollte sich auf Anzeichen von Zündeinrichtungen konzentrieren, die eine Lageveränderung des SVG zum Zweck des Abtransportes zum Ablageort verhindert. Das Öffnen von SVG hat dabei grundsätzlich zu unterbleiben.
- Anzeichen auf spezielle Zündeinrichtungen, die eine Lageveränderung verhindern, können sein:
 - . Ein spürbarer Widerstand, der einem Bindfaden, einer Pappe oder einem Blatt Papier entgegengesetzt wird, wenn diese zwischen der Unterseite eines SVG und der Ablagefläche vorsichtig durchgezogen werden.
(Mögliche Entlastungszündeinrichtung)
 - . Aus der Hülle des SVG herausgeführte Drähte oder Bindfäden, die an Gegenständen der Umgebung des Fundortes befestigt sind.
(Mögliche Zug- oder Entlastungszündeinrichtungen)



GVS MFS 0008-17/86

- Weiterhin ist auf Anzeichen von Zündeinrichtungen zu achten, auf die ein oder mehrere Täter bei ihrer Drohung verweisen, z.B. "wenn der Kurs nicht geändert wird, sprengt/n ich/wir alles in die Luft".

Das können folgende Zündeinrichtungen sein:

- . Aus dem Behältnis oder dem Sprengkörper herausgeführte Zündschnur
 - . Anzündflächen für Reibzündung
 - . Abreiß- oder Handgranatenzünder
 - . Momentschalter (Druck-, Zug- oder Kippschalter)
 - . Ein Drahtpaar mit abisolierten Enden
 - . Ein Zugfaden mit Schlaufe, Ring oder Knebel
- Zur Verhinderung der Auslösung eines geschlossenen SVG sollten folgende Hinweise beachtet werden:
 - . Wird beim Durchziehen von Bindfaden, Pappe oder Papier zwischen SVG und Ablagefläche ein Widerstand verspürt, sollte eine feste Pappe vorsichtig unter den SVG geschoben werden. Die untergeschobene Pappe ist fest mit dem SVG zu verschnüren.
Ist diese Handlung nicht durchführbar bzw. mit einem zu hohen Risiko verbunden, sollte der Abtransport des SVG mit seiner Unterlage (z.B. Sitzfläche, Behältnis) zum Ablageort geprüft und durchgeführt werden. Dabei ist der SVG gegen Lageveränderung zu sichern.
 - . Relativ lose Zugdrähte, Bindfäden, Angelsehnen u.a., mit denen ein SVG am Fundort befestigt ist, können zerschnitten werden, wenn bei Drähten eine Auslegung als Ruhestromschleife ausgeschlossen werden kann.
 - . Straff gespannte aus dem SVG geführte Drähte, Bindfäden u.a. dürfen nicht zerschnitten werden, bevor diese in ihrer Stellung am Austritt des SVG fixiert wurden.
 - . Prinzipiell ist auch nach dem Ausschalten eindeutig erkannter Zündeinrichtungen der SVG in der Lage wie vorgefunden, ohne zu verkanten oder übermäßig zu erschüttern, zum Ablageort zu transportieren und die Schutzmaßnahmen durchzuführen.
 - Werden offen erkennbare Sprengkörper mit Zündeinrichtungen festgestellt bzw. nach Überwältigung eines Täters sichergestellt, sind folgende Hinweise zu beachten:
 - . Bei offen zugänglichen Sprengladungen mit erkennbarer elektrischer Zündauslösevorrichtung ist, wenn möglich, unverzüglich der Sprengzünder aus dem Sprengstoff herauszuziehen oder von möglichst großen Teilen des Sprengstoffes zu trennen. Der entfernte Sprengzünder bzw. Sprengstoff ist in solch einer Entfernung abzulegen, die eine Zündung des Sprengstoffes durch den evtl. detonierenden Sprengzünder oder Detonationsübertragung ausschließt (1 m ausreichend).

BSIU

000029

32

Hierbei ist unbedingt darauf zu achten, daß an den Teilen der Zündauslösevorrichtung (z.B. Uhr, Drahtverbindung, Batterie u.a.) keine neuen elektrischen Kontakte verursacht werden bzw. daß blanke Zünderdrähte oder Verbindungsstellen mit Elementen der Zündauslösevorrichtung nicht in Berührung kommen.

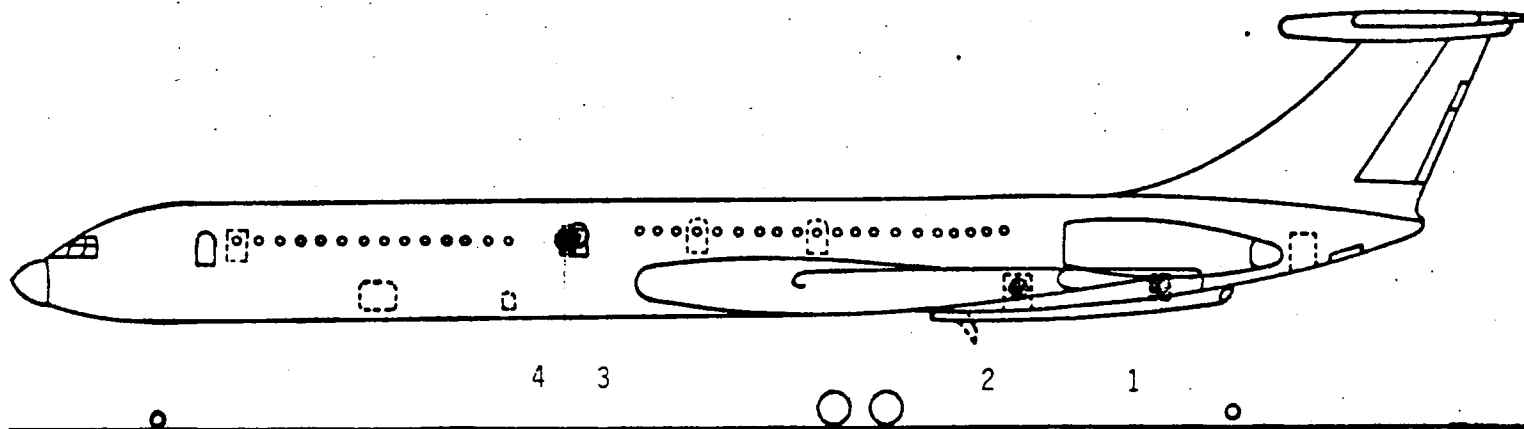
Bei freiliegenden SVG und offenem Zugang zur Zündauslösevorrichtung ist bei elektrischer Zündung, wenn zweifelsfrei nur eine Stromquelle (Batterie) existiert, diese sofort abzuklemmen bzw. die Stromleitung zur Spannungsquelle zu unterbrechen. Soweit erkennbar ist zuerst der Minuspol abzuklemmen/zu zerschneiden.

Wenn sicher festgestellt ist, daß keine weiteren Zünder im Sprengstoff enthalten sind bzw. Drahtverbindungen in den Sprengstoff führen, können die Sprengzünderdrähte unmittelbar am Sprengzünder abgeschnitten werden, erforderlichenfalls auch, wenn sich der Sprengzünder noch im Sprengstoff befindet. Die zerschnittenen Drahtenden sind unverzüglich voneinander zu trennen und der Sprengzünder ist kurzzuschließen. Ein wahlloses Zerschneiden von Drahtverbindungen ist grundsätzlich zu unterlassen.

- Chemische, chemisch-mechanische Zündeinrichtungen sollten vorsichtig aus der Sprengladung entfernt werden. Der Sprengstoff und die komplette Zündeinrichtung sind getrennt zu lagern. In diesem Fall sollte die komplette Zündeinrichtung mit der Sprengkapsel mit splitteraufnehmendem Material umgeben werden.

Bei sichergestellten anderen Sprengladungen, z.B. mit Zündschnurzündung ist ebenfalls durch Trennen des Sprengstoffes von der Sprengkapsel eine Auslösung zu verhindern.

Ablageorte im Luftfahrzeug, an denen SVG während des Fluges gelagert werden können



33

Legende

- 1 in der Mitte der Frachtraumluke Nr. 3
- 2 in der Mitte der Frachtraumluke Nr. 2
- 4 an der Bordbüfettür, etwa 1 m über dem Fußboden
- 3 an der Einstiegstür Nr. 2, etwa 1 m über dem Fußboden

Die vorgegebenen Orte sind in der aufgeführten Reihenfolge zu belegen!

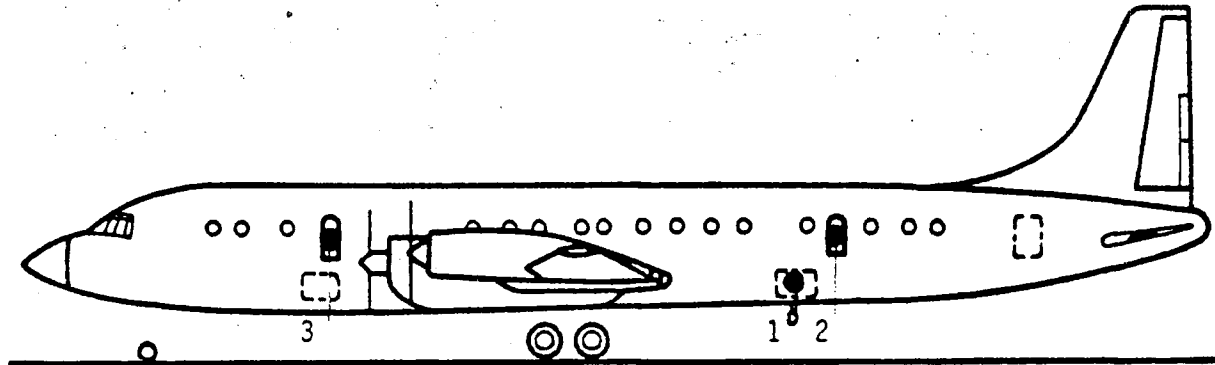
BSIU
000030

GVS MFS 0008-17/86

IL 62

BSU
000031

Ablageorte im Luftfahrzeug, an denen SVG (Bomben) während des Fluges gelagert werden können



34

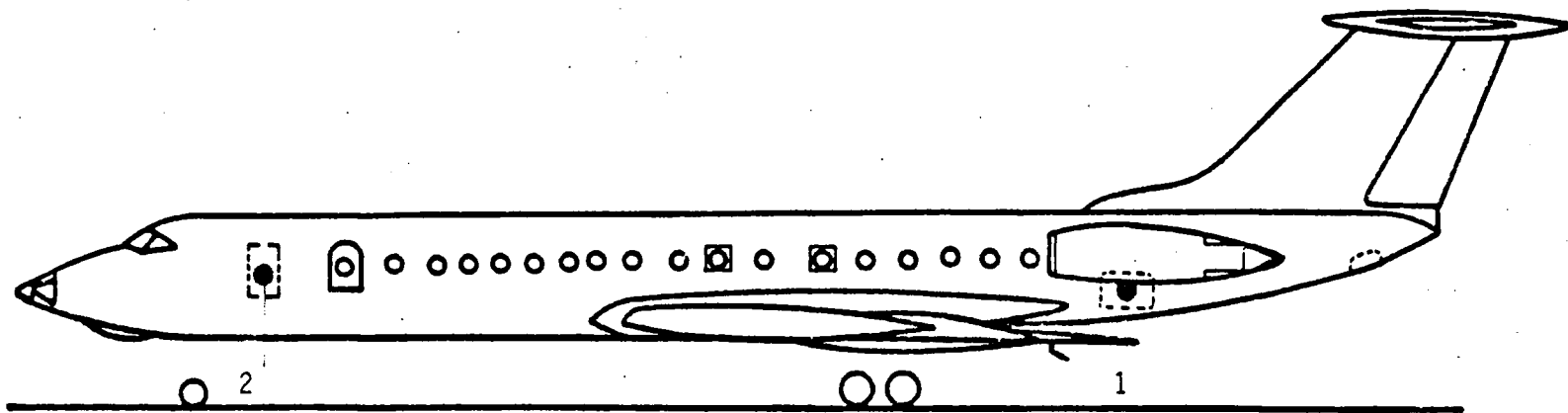
Legende

- 1 in der Mitte der Frachtraumluke Nr. 2
- 2 an der Einstiegstür Nr. 2, etwa 1 m über dem Fußboden
- 3 an der Einstiegstür Nr. 1, etwa 1 m über dem Fußboden

Die vorgegebenen Orte sind in der aufgeführten Reihenfolge zu belegen!

IL 18

Ablageorte im Luftfahrzeug, an denen SVG während des Fluges gelagert werden können



Legende

- 1 in der Mitte der (hinteren) Frachtraumluke
- 2 an der Einstiegstür der Besatzung, etwa 1 m über dem Fußboden

Die vorgegebenen Orte sind in der aufgeführten Reihenfolge zu belegen!

BSIU
000032

TU 134 A

- Der Einsatz aller Angehörigen der FSG erfolgt in Dienstbekleidung der IF, entsprechend der Grundlegende "Mitarbeiter der Interflug".
- Zur persönlichen Einsatzrüstung gehören:
 - . Dienstpaß der DDR
 - . Internationaler Besatzungsausweis
 - . Internationaler Impfausweis
 - . Operativgeld in Höhe von 200 Dollar
 - . Schließfessel
 - . Elektroschockgerät
 - . Führungskette
 - . Reizspray
 - . Schlagstock (kurz)
- Die Angehörigen der FSG realisieren die spezifischen Sicherungsaufgaben im Luftfahrzeug.
Notwendige Sicherungsmaßnahmen durch FSB am Boden außerhalb des Luftfahrzeuges werden in Abstimmung mit dem Kommandanten des Luftfahrzeuges durch den Leiter der FSG befohlen.

Ergänzende Aufgaben zur Flugvorbereitung

- Nach erfolgtem Einsatzbefehl und Einkleidung hat die FSG sich zur Einsatzeinweisung und zum Empfang der Einsatzrüstung beim Diensthabenden des FSBK zu melden.
- Die Einsatzeinweisung erfolgt unter Einbeziehung der die Sicherheitsflüge anfordernden Dienst Einheit zur
 - . Präzisierung der Aufgabenstellung
 - . Konkretisierung der Zusammenarbeit der FSB.
- Über die Teilnahme an der Besatzungsberatung hat der Leiter der FSG
 - . die Durchsetzung spezifisch sicherheitsmäßiger Anforderung
 - . die Organisation des Zusammenwirkens mit der Besatzungzu gewährleisten und sich mit der Besatzung an Bord des Luftfahrzeuges zu begeben.
- Die Handlungen der weiteren Angehörigen der FSG, einschließlich der Übernahme zu sichernder Personen und des Weges zum Luftfahrzeug werden durch die konkret zu lösende Aufgabe bestimmt.

Einsatz von FSB gemäß Befehl 6/86 des Genossen Minister

Der Befehl 6/86 des Genossen Minister beinhaltet in Erweiterung der Festlegungen der 6. Durchführungsbestimmung zur Dienstanweisung 1/81 des Genossen Minister bei begründeten sicherheitsmäßigen Anforderungen den Einsatz von Flugsicherheitsbegleitern der AGM/S auch in nichtsozialistische Staaten.

Für die Erfüllung der Aufgabenstellung gemäß Befehl 6/86 des Genossen Minister kommen ausschließlich dafür bestätigte Angehörige zum Einsatz, zu deren Ausbildung und Instruierung diese Anlage zu nutzen ist.

Aufgabenstellung

In Erweiterung der Aufgabenstellungen der 6. Durchführungsbestimmung zur Dienstanweisung 1/81 des Genossen Minister werden gemäß Befehl 6/86 des Genossen Minister FSB im Rahmen der vorbeugenden Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen in Luftfahrzeugen der Interflug bei Vorliegen spezifisch sicherheitsmäßiger Anforderungen auf Fluglinien in nichtsozialistische Staaten eingesetzt, um

- Maßnahmen der Sicherung der Passagiere, Besatzungen und Luftfahrzeuge der Interflug zu gewährleisten, wenn auf Grund von akuten Spannungssituationen in nichtsozialistischen Staaten das erforderlich ist;
- Sicherheitsmaßnahmen bei der Rückführung von Personen, denen aus politisch-operativen und sicherheitsmäßigen Gründen eine Einreise in bzw. Transitreise durch die DDR am Flughafen Berlin-Schönefeld nicht gestattet wird, zu realisieren;
- im Luftfahrzeug politisch oder gesellschaftlich bedeutsame Personen, deren persönliche Sicherheit besondere politisch-operative Maßnahmen erforderlich machen, zu sichern.

Grundsätze

In Erweiterung der unter Punkt 1.1. dieser Instruktion getroffenen Festlegungen zu Grundsätzen für den Einsatz von FSB wird für deren Einsatz bei Flügen in nichtsozialistische Staaten präzisiert:

- Der Einsatz erfolgt bei operativ begründeten spezifisch sicherheitsmäßigen Anforderungen auf Weisung des Genossen Minister.
- Die FSG wird entsprechend der sich aus der Aufgabenstellungen ergebenden Anforderungen strukturiert.



GVS MfS o008-17/86

Aufgaben und Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen

Bei Flügen in nichtsozialistische Staaten sind, zur Gewährleistung der Wirksamkeit des unmittelbaren Handelns der FSG zur Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen in Luftfahrzeugen bzw. gegen Luftfahrzeuge der DDR, auf der Grundlage der diesbezüglichen Anhalte dieser Instruktion, folgende zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen konsequent durchzusetzen:

1. Bei Sicherungsmaßnahmen auf Grund akuter Spannungssituationen in nichtsozialistischen Staaten

Die Konzentration der Aufmerksamkeit auf folgende Schwerpunkte:

- personelle Schwerpunkte, die sich auf Grund der politischen Gesamtsituation aus der Zusammensetzung der Passagiere ergeben;
- die verstärkte Umfeldsicherung auf Flughäfen in nichtsozialistischen Staaten mit akuten Spannungssituationen;
- Handlungen der Bodendienste am und im Luftfahrzeug.

2. Bei Rückführung von Personen, denen aus politisch-operativen und sicherheitsmäßigen Gründen eine Einreise in bzw. Transitreise durch die DDR nicht gestattet wurde

Zur vorbeugenden Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen in Luftfahrzeugen bzw. gegen Luftfahrzeuge der DDR im Prozeß der Rückführung von Personen sind

- in Abhängigkeit
 - . ob der Rückführungsmaßnahme aktiver bzw. passiver Widerstand entgegengesetzt wurde/wird,
 - . den Ergebnissen durchgeführter Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen,
 - . von der Anzahl der rückzuführenden Personeninsbesondere durch
 - . räumliche Trennung der rückzuführenden Personen von den übrigen Passagieren,
 - . zweckmäßige Platzierung der rückzuführenden Personen
 - . und günstige Postierung der FSB

geeignete Bedingungen für eine lückenlose Überwachung und notwendiges unmittelbares Handeln der FSB zu schaffen;

- in Analyse der Zusammensetzung der übrigen Passagiere potentielle Sympathisanten mit den zurückzuführenden Personen verstärkt zu beobachten.

3. Bei Sicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung der persönlichen Sicherheit politisch oder gesellschaftlich bedeutsamer Personen

- durch zweckmäßige Platzierung der politisch oder gesellschaftlich bedeutsamen Personen, einschließlich räumlicher Trennung von den übrigen Passagieren und günstige Postierung der FSB, geeignete Bedingungen zur wirkungsvollen Unterbindung rechtswidriger Handlungen gegen diese Personen zu gewährleisten;
- personelle Schwerpunkte, die sich aus der Analyse der Zusammensetzung der Passagiere des Luftfahrzeuges ergeben, verstärkt unter Kontrolle zu halten;
- bei Zwischenlandungen die Bodendienste von der zu sichernden Person fernzuhalten.

Aufgaben und Verhaltensweisen bei notwendigen Aufenthalten außerhalb des Luftfahrzeuges in nichtsozialistischen Staaten

Grundlage für das Verhalten der FSB während des Aufenthaltes in nichtsozialistischen Staaten bilden die in den

- "Grundsätzen zum Verhalten langfristig im Ausland eingesetzter MCD, Funker, Objektsicherungskräfte sowie anderer als OibE eingesetzter operativer Spezialisten";
- und der "Betriebsanweisung Nr. 6/99" der Interflug getroffenen Festlegungen und Bestimmungen.

Ausgehend davon haben die FSB

- die zur Abdeckung des Einsatzes festgelegte Grundlegende konsequent auch gegenüber Angehörigen der Auslandsvertretung der DDR einzuhalten;
- die für das jeweilige Land geltenden Bestimmungen, Weisungen, Verordnungen und festgelegten Verfahrensfragen strikt einzuhalten und an deren Durchsetzung aktiv mitzuwirken;
- keinerlei Kontakte zu Bürgern anderer Staaten herzustellen;
- Kontaktversuche von Bürgern anderer Staaten strikt abzulehnen und im Anschluß an den Einsatz zu melden;
- die Aufenthaltszeit mit dem Besatzungskollektiv gemeinsam zu verbringen;

BSU

000037

41

GVS MFS 0008-17/86

- die gemeinsame Unterkunft nur mit anderen Besatzungsmitgliedern gemeinsam zu verlassen, wobei sie sich unter Benennung des Zieles und der voraussichtlichen Abwesenheitsdauer beim Kommandanten des Luftfahrzeuges abzumelden und nach Wiederankunft zurückzumelden haben;
- grundsätzlich ist untersagt:
 - . die Unterkunft einzeln zu verlassen
 - . der Besuch und Aufenthalt in Stadtteilen, die als Konzentrationspunkte von Kriminellen bekannt sind oder aus anderen Gründen für Leib und Leben gefährlich werden können (entsprechend den Festlegungen der Auslandsvertretung der DDR)
 - . der Aufenthalt in Lokalitäten, Spielcasinos und Bordellen
 - . der Besuch von Filmen mit antisowjetischem und -kommunistischem Charakter sowie pornographischen oder Horrorinhalten
 - . die Teilnahme an jeglicher Art von Glücksspielen und Wettarten sowie an öffentlichen Unterschriftensammlungen
 - . Postsendungen in die DDR und andere Länder zu senden bzw. Telefonate zu führen
- bei Zuführungen, Festnahmen, Vernehmungen sowie Befragungen aller Art
 - . dürfen nur solche Angaben gemacht werden, die im Paß und auf dem Besatzungsausweis zur Person enthalten sind
 - . ist von der Möglichkeit der Aussageverweigerung Gebrauch zu machen und die Anwesenheit des DDR-Konsuls und Dolmetschers zu verlangen
 - . ist jede sich bietende Möglichkeit zu nutzen und zu fordern, die Auslandsvertretung der DDR davon in Kenntnis zu setzen (Zeitpunkt, Ort und nähere Umstände, die zur Festnahme u.a.m. führten)
 - . ist jede Unterstellung nachrichtendienstlicher Verbindungen und Handlungen bzw. einer MfS-Zugehörigkeit strikt zurückzuweisen
 - . sind operative Materialien und "Beweismittel" bei Vorhalt keinesfalls anzuerkennen oder zu bestätigen (trifft auch bei Gegenüberstellung von Personen zu)
 - . sind Erpressungsversuche energisch abzuweisen
 - . ist jede Gesprächsführung in Fremdsprachen abzulehnen und eine Unterschriftsleistung unter Protokolle zu verweigern

BSIU

000038

42

Aufgaben der Einsatzauswertung

In Ergänzung der in Anlage 3 dieser Instruktion geforderten Angaben zum Einsatzbericht ist über folgende Punkte schriftlich Bericht zu erstatten:

1. Informationen für die den Sicherungsflug beantragende Dienst Einheit

- Angaben zum Ablauf der spezifischen Sicherungsaufgabe
- politisch-operativ bedeutsame Feststellungen während deren Realisierung
- Hinweise zur Organisation der Zusammenarbeit mit der den Sicherungsflug beantragenden Dienst Einheit

2. Informationen zum Aufenthalt außerhalb des Luftfahrzeuges

- Ablauf/Umfang der Paß- und Zollkontrolle
- Ort der Übernachtung, einschließlich Anmeldeformalitäten
- Aufenthalt außerhalb der Unterkunft
- politisch-operativ bedeutsame Verhaltensweisen von Angehörigen der Besatzung und anderen DDR-Bürgern

3. Politisch-operativ bedeutsame Feststellungen zur Situation im Land

- politische und ökonomische Situation
- militärische Truppenbewegungen und Präsenz
- erkennbare Aktivitäten von Polizei- und Geheimdienstorganen