

Vergaderjaar 2013–2014

33 997

Vliegcramp MH17

Nr. 15

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2014

Na de ramp met de MH17 wordt de Tweede Kamer met regelmaat door het kabinet geïnformeerd over de Nederlandse inzet en de stappen die worden gezet gericht op:

1. repatriëring van de lichamen en persoonlijke bezittingen;
2. internationaal onderzoek naar de toedracht van de ramp;
3. strafrechtelijk onderzoek.

Het internationale onderzoek naar de oorzaak van de ramp is essentieel om lessen te trekken en waar nodig verbeteringen te realiseren. Dit onderzoek is op dit moment in volle gang en uw Kamer is op 27 augustus jl. onder andere over dit onderwerp nader geïnformeerd middels een brief die mede namens de Minister-President door de Ministers van Buitenlandse Zaken, Veiligheid en Justitie en Defensie aan de Tweede Kamer is gestuurd.

Uw Kamer is gemeld dat er in internationaal verband binnen de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO een Taskforce bijeengeroepen zou worden met een focus op betere informatiedeling ten aanzien van mogelijke risico's voor de burgerluchtvaart. In deze brief geef ik een eerste stand van zaken omtrent de Nederlandse inzet ter zake.

Verantwoordelijkheden luchtruim

Elk land heeft de soevereiniteit over het luchtruim boven zijn territorium. Dit betekent dat het betreffende land verantwoordelijk is voor de veiligheid van dat luchtruim en dit eventueel kan sluiten indien dit noodzakelijk is. Als een luchtruim door de nationale autoriteiten van het betreffende land is opengesteld, is het uiteindelijk aan een luchtvaartmaatschappij zelf om te besluiten of van het luchtruim gebruik wordt gemaakt.

Voordat een luchtvaartmaatschappij een vluchtplan opstelt, wordt door de luchtvaartmaatschappij een risicoanalyse gemaakt waarbij men gebruik

maakt van informatie die men zelf vergaart, en die beschikbaar is van nationale en internationale instanties.

Op basis van de risicoanalyse en de geldende operationele restricties (minimum vlieghoogten, bepaalde routes niet in gebruik) worden per gebied de risico's beoordeeld en stelt de luchtvaartmaatschappij het vluchtplan op.

Eurocontrol¹ controleert of een ingediend vluchtplan uitgevoerd kan worden, rekening houdend met de beschikbaarheid van het luchtruim en de vliegroutes. Als het vluchtplan past bij de beschikbaarheid dan accepteert Eurocontrol het vluchtplan en daarmee kan de luchtvaartmaatschappij de vlucht via de gevraagde route uitvoeren. Mocht het vluchtplan een route bevatten door gesloten luchtruim, dan wordt het vluchtplan geweigerd bij de controle door Eurocontrol en zal de luchtvaartmaatschappij een nieuw vluchtplan moeten indienen met daarin een alternatieve route die past bij de beschikbaarheid.

ICAO Taskforce

Op 29 juli jl. heeft de internationale burgerluchtvaart organisatie (ICAO) met steun van de internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen (IATA), de internationale vereniging van luchthavens (ACI) en de internationale organisatie voor civiele luchtverkeersleidingdiensten (CANSO) het initiatief genomen om een TaskForce on Risks to civil aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ) in te stellen.

Aan de Taskforce is opgedragen om vast te stellen op welke wijze de veiligheid van de burgerluchtvaart kan worden verbeterd, in relatie tot het opereren in het luchtruim boven conflictgebieden. Elementen die daarbij aan de orde dienen te komen zijn onder andere vaststellen van de informatiebehoefte, methodes om tot een adequate risicobeoordeling te komen en het delen van informatie.

In de Taskforce nemen 18 landen deel, waaronder Nederland, en diverse internationale organisaties. Naast vertegenwoordigers van mijn ministerie zijn ook vertegenwoordigers van het Ministerie van Veiligheid en Justitie en het Ministerie van Binnenlandse Zaken in de delegatie opgenomen. Op deze wijze wordt de inbreng in de Taskforce versterkt en wordt tevens de basis gelegd om de aanbevelingen zo snel mogelijk in Nederland te implementeren.

De Taskforce is in augustus tweemaal in Montreal bijeengekomen. De noodzaak om snel tot eerste resultaten te komen én de basis te leggen voor een gedegen vervolgaanpak heeft ertoe geleid dat in deze korte tijd een werkprogramma is opgesteld waar ICAO, de lidstaten en de luchtvaartindustrie de komende periode uitvoering aan zullen geven.

Met twee projecten wordt direct gestart:

- een project dat beziet hoe het huidige berichtensysteem in de burgerluchtvaart (Notice to Airmen of NOTAM) beter kan worden ingezet voor het verspreiden van belangrijke en urgente risico-informatie over het luchtruim in conflictgebieden.
- Daarnaast wordt een proef gestart voor het creëren van een centraal systeem dat in staat is om snel en adequaat risico-informatie over conflictgebieden te verspreiden.

¹ Eurocontrol is een internationale organisatie van 40 staten die deze staten ondersteunt bij het beheer van hun luchtruim. Een van zijn taken is het management van de verkeersstromen in het Europese luchtvaartnetwerk.

Het werkprogramma zal op 15 september 2014 door de voorzitter van de Taskforce worden aangeboden aan de secretaris-generaal van ICAO, die het op zijn beurt eind september voor consultatie aanbiedt aan twee adviesorganen van ICAO: het Unlawful Interference Committee en de Air Navigation Commission. Tenslotte zal het werkprogramma op 27 oktober 2014 ter besluitvorming worden voorgelegd aan de ICAO Council. Zodra het werkprogramma is vastgesteld, zal ik u dat doen toekomen inclusief de planning van het verdere vervolg.

Nederland zal zich in de Taskforce actief inspannen om tot robuuste internationale afspraken te komen, gericht op het identificeren, beoordelen en uitwisselen van informatie over de risico's van vliegen over conflictgebieden. Deze afspraken moeten er toe leiden dat risico's voor passagiers en bemanning van luchtvaartmaatschappijen worden geminimaliseerd, ongeacht waar de luchtvaartmaatschappij is geregistreerd. Inzet is om op korte termijn te komen tot goede en realistische internationale afspraken. Daarbij zal ik ook kritisch blijven bekijken of in aanvulling op deze internationale afspraken, nationale verbeteringen nodig zijn.

Vanwege de relatie tussen het werk van de Taskforce en mogelijke aanbevelingen van de OVV over de besluitvorming rondom de vluchtroute, zal ik de OVV actief op de hoogte houden van de ontwikkelingen in de hiervoor beschreven ICAO-Taskforce.

Informatievoorziening aan passagiers

Tijdens het debat met de Kamer van 29 juli jl. is u toegezegd dat inzichtelijk wordt gemaakt welke rechten passagiers hebben als het gaat om informatie over de route die gevlogen wordt. Luchtvaartmaatschappijen zijn volgens het Verdrag van Montreal verplicht passagiers middels de vervoersovereenkomst te informeren over de plaatsen van aankomst en vertrek. Verder verplicht de Europese wetgeving dat passagiers weten welke maatschappij de vlucht uitvoert. Er bestaat geen verplichting passagiers actief te informeren over de vliegroute of gebieden die worden vermeden.

Ik deel met uw Kamer het belang van een goede informatievoorziening door luchtvaartmaatschappijen richting passagiers met betrekking tot het vliegen over conflictgebieden. Daarom heb ik dit punt besproken met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Bovendien heeft Nederland het onderwerp actief ingebracht bij de besprekingen in de Taskforce. Dit heeft geleid tot een initiatief vanuit de luchtvaartsector waarbij in internationaal verband best practices in kaart worden gebracht met betrekking tot informatievoorziening aan passagiers over de vliegroute. Ik volg de voortgang van dit initiatief nauwgezet en zal uw Kamer hierover nader informeren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld