

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

30

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *vliegen over gevaarlijke gebieden* (ingezonden 15 juli 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie), Staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu), Minister Hennis – Plasschaert (Defensie) en Minister Plasterk (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (ontvangen 17 september 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het NOS-journaal op maandag 13 juli 2015, waarin het item «vliegen over gevaarlijke gebieden» aan de orde is gekomen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Wat is uw reactie op de uitspraak van de directie van Air France-KLM dat zij niet boven gevaarlijke gebieden vliegen, terwijl dit wel het geval is? Hoe waardeert u het feit dat de directie van Air France-KLM niet op de hoogte is van het feit dat zij boven gevaarlijk gebieden vliegen?

Antwoord 2 en 3

Elke luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor een veilige uitvoering van een vlucht (zie ook het antwoord op vraag 7). KLM heeft aangegeven op dit moment niet te vliegen door het luchtruim van Irak, Syrië, Noord-Korea, Libië en Jemen. Ook vliegt KLM niet over de Gaza-strook, Oost-Oekraïne en het conflictgebied in Mali. KLM maakt wel gebruik van de vliegcorridor boven het oosten van Mali en houdt een minimum vlieghoogte aan boven Zuid-Soedan en de Sinaï-woestijn. Andere luchtvaartmaatschappijen maken op vergelijkbare manier gebruik van het luchtruim boven de genoemde conflictgebieden.

Verder geeft KLM aan dat zij continu monitort of kan worden gevlogen over conflictgebieden. KLM heeft een robuust proces met betrekking tot overvliegen van gebieden. De afweging wel of niet boven conflictgebieden te vliegen

¹ NOS, 13 juli 2015 (<http://nos.nl/uitzending/7062-uitzending.html>)

vindt voortdurend plaats. Hierin volgt KLM nauwlettend alle nationaal en internationaal beschikbare informatie.

In de praktijk kan dit betekenen dat KLM aan het begin van het jaar over een bepaald gebied vliegt en op een ander moment niet. Dit verklaart waarom de NOS op verschillende momenten over andere (op dat moment actuele) feiten beschikt inzake vliegen over bepaalde gebieden.

Vraag 4 en 7

Welke acties heeft u ondernomen na de mondelinge vragen op 27 januari 2015 over vliegen over gevaarlijke gebieden, toen bleek dat u een aantal vragen hierover (nog) niet kon beantwoorden?

Welke contacten zijn er met Air France-KLM geweest vanuit het ministerie om KLM ervan te weerhouden boven gevaarlijke gebieden te vliegen?

Antwoord 4 en 7

Zoals eerder met uw Kamer besproken, is het de verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen te zorgen voor een veilige uitvoering van een vlucht. Daartoe maken ze een eigen integrale risicoafweging. Dit gebeurt op grond van officiële bekendmakingen van landen over hun eigen luchtruim, de zogeheten NOTAMs, en op grond van informatie uit andere bronnen. Contact tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is er derhalve niet op gericht om maatschappijen te weerhouden te vliegen boven bepaalde gebieden, maar op het delen van relevante informatie die maatschappijen kunnen meenemen in hun eigen risicoafweging.

Op 27 januari stelde uw Kamer mondelinge vragen over het bericht dat «*KLM nog steeds over Noord-Korea vliegt*» (Flyertalk.com) en vroeg specifiek of de inlichtingendiensten al dan niet vertrouwelijk kunnen delen over welke landen een waarschuwing is afgegeven. Onder andere in het debat van 23 april 2015, heeft het kabinet uiteengezet dat niet wordt gewerkt met waarschuwingen ten aanzien van een land, maar met het verstrekken van concrete dreigingsinformatie. Wanneer de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten beschikken over dergelijke informatie met betrekking tot een concrete, tegen de luchtvaart gerichte dreiging worden de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover geïnformeerd. De diensten doen dit via of in samenspraak met de NCTV. Zo is in het Kamerdebat van 25 juli 2014 uw Kamer reeds gemeld dat dergelijke informatieverstrekking via de kanalen van onder andere de NCTV is gebeurd ten aanzien van het luchtruim boven de Sinai-woestijn.

Ter achtergrond kan worden gemeld dat KLM op dit moment geen gebruik maakt van het luchtruim van Noord-Korea (de Pyongyang FIR). Het luchtruim is echter niet gesloten. Wel verbiedt de Amerikaanse *Federal Aviation Administration* (FAA) Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen al sinds 1998 te vliegen door het westelijke deel van het Noord-Koreaanse luchtruim². Vorig jaar heeft de FAA tevens een waarschuwing afgegeven voor het vliegen door het oostelijk deel van Noord-Koreaanse luchtruim³, aangezien het Noord-Korea tussen februari en augustus 2014 onaangekondigd testen met raketssystemen heeft uitgevoerd.

Vraag 5

Welke signaal geven de Nederlandse veiligheidsdiensten over de genoemde gevaarlijke gebieden waar KLM overheen vliegt?

Antwoord 5

De Nederlandse Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten doen geen specifiek onderzoek naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Wanneer de diensten echter beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover geïnformeerd. De diensten doen dit via of in samenspraak met de NCTV.

Vraag 6

Wanneer hebt u contact gehad met de Verenigde Staten over hun afwegingen om wel of niet over bijvoorbeeld Noord-Korea te vliegen?

² Special Federal Aviation Regulation (SFAR) 79 van 17 februari 1998

³ FAA NOTAM van 5 november 2014

Antwoord 6

Het kabinet heeft geen contact opgenomen met de Verenigde Staten over hun afweging om wel of niet over Noord-Korea te vliegen. Dit was niet nodig, aangezien deze informatie openbaar was. Indien de Verenigde Staten maatregelen afkondigen over derde landen, zijn deze openbaar en te vinden in de officiële bekendmaking via bijvoorbeeld de website van de FAA. Als een maatregel aanvullende informatie behoeft dan hebben diverse overheidsinstanties de benodigde contacten om navraag te doen bij bijvoorbeeld de FAA of de *Transportation Security Administration* (TSA).

Vraag 8

Bent u nog steeds van mening dat u KLM niet kan dwingen om niet boven gevaarlijke gebieden te vliegen?

Antwoord 8

Drie uitgangspunten uit het ICAO-verdrag bepalen of de Nederlandse overheid aan luchtvaartmaatschappijen een vliegverbod kan opleggen: elke verdragsstaat is soeverein over het eigen luchtruim (artikel 1); elke verdragsstaat ziet er op toe dat in het eigen luchtruim de ICAO-normen worden opgevolgd (artikel 12); en elke verdragsstaat ziet erop toe dat eigen luchtvaartmaatschappijen ook in het buitenland de veiligheidsvoorschriften opvolgen (artikel 12). De ICAO-verdragsstaten geven in nationale wetgeving invulling aan deze uitgangspunten.

In Nederland geeft de Wet Luchtvaart invulling aan deze uitgangspunten. Het systeem van de Wet Luchtvaart is zo ingericht dat alleen een verbod kan worden opgelegd wanneer daarvoor een uitdrukkelijke bepaling in de wet staat die de Minister hiertoe bevoegdheid geeft. Deze wet bevat echter geen expliciete bepaling die het mogelijk maakt een verbod aan Nederlandse maatschappijen op te leggen voor het vliegen in buitenlands luchtruim.

Vraag 9 en 10

Welke criteria liggen ten grondslag aan het predicaat «gevaarlijk» voor een gebied?

Deelt u de mening dat, als er daadwerkelijk sprake is van een gevaarlijk gebied, het beter is om er helemaal niet overheen te vliegen, ook niet boven bepaalde hoogtes die dan toch «veilig» zouden zijn?

Antwoord 9 en 10

Het is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij de benodigde risicoanalyse te maken en te bepalen of het veilig is om over conflictgebieden op een bepaalde hoogte te vliegen.

Het predicaat «gevaarlijk» hanteert de Nederlandse overheid niet. In hoeverre vliegen boven een conflictgebied veilig is, hangt af van verschillende factoren. Het gaat daarbij onder andere om de aanwezigheid van bepaalde wapensystemen en de mate waarin de strijdende partijen zijn getraind in het bedienen van dit soort systemen. De factoren zijn in kaart gebracht door ICAO en vastgelegd in richtlijnen voor het uitvoeren en delen van een goede risicoanalyse met betrekking tot het vliegen over conflictgebieden. Deze richtlijnen kunnen luchtvaartmaatschappijen gebruiken bij het opstellen van hun risicoanalyse. Er zijn conflictgebieden in de wereld waar verschillende van deze factoren niet aanwezig zijn, waardoor het gebruik van het luchtruim boven deze conflictgebieden in beginsel niet als onveilig wordt aangemerkt.

Vraag 11 en 12

Welke actie gaat u nemen om ervoor te zorgen dat in ieder geval Nederlandse toestellen niet meer vliegen over gevaarlijke gebieden?

Herinnert u zich dat u in het begin van het jaar gezegd hebt dat u een internationaal systeem wil opzetten om vliegtuigen veilig te laten vliegen? Deelt u de mening dat we eerst onze eigen toestellen veilig moeten laten vliegen en daarna pas de rest van de wereld in het gareel moeten helpen?

Antwoord 11 en 12

De Nederlandse overheid streeft in de eerste plaats naar een mondiale aanpak. Immers, Nederlandse passagiers vliegen niet alleen met Nederlandse, maar ook met buitenlandse luchtvaartmaatschappijen over de gehele wereld. Zoals in het antwoord op de vragen 9 en 10 aangegeven, hangt de

vraag of het veilig is om boven een conflictgebied te vliegen van verschillende factoren af. Het is belangrijk dat informatie over de aanwezigheid van deze factoren in een dergelijk conflictgebied zo goed mogelijk met elkaar – internationaal en nationaal – wordt gedeeld.

De opzet van een informatiesysteem door ICAO is onderdeel van een breder werkprogramma dat tijdens de *High Level Safety Conference* is vastgesteld. Het is een bruikbaar systeem voor luchtvaartmaatschappijen om op eenvoudige wijze informatie te verkrijgen om deze te betrekken bij het maken van risicoanalyses van de gebieden waar zij opereren. Daarnaast wordt met het systeem beoogd om wereldwijd de verschillen in informatiepositie tussen luchtvaartmaatschappijen te verkleinen en naar een hoger niveau te brengen. Maar ook nationaal wordt onderzocht hoe tot een verbeterde informatieverdeling en risicoanalyse kan worden gekomen. In de stand van zaken brief MH17 van 30 juni 2015 is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het overleg, dat mede naar aanleiding van de motie-Sjoerdsma, is gestart tussen overheid, Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). In aanloop naar de bevindingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid verkent deze groep, binnen de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling, hoe de processen van informatiedeling en risicoanalyses verder kunnen worden geoptimaliseerd.

Vraag 13

Hoe is het internationale systeem gevorderd intussen?

Antwoord 13

De ICAO-website met informatie over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden is sinds april 2015 operationeel. Inmiddels hebben Frankrijk, Libië, de Verenigde Arabische Emiraten, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten informatie geplaatst. De informatie heeft betrekking op het luchtruim van Afghanistan, Egypte, Irak, Jemen, Libië, Mali, Oekraïne, Soedan, Somalië, Syrië en Zuid Soedan. Het is een bemoedigende ontwikkeling dat steeds meer landen bereid zijn om informatie op de website te plaatsen. De website is nu op proefbasis operationeel en zal door ICAO eind 2015 geëvalueerd worden. ICAO-lidstaten hebben tot uiterlijk 15 december 2015 de gelegenheid om hun ervaringen met betrekking tot het gebruik van deze website met ICAO te delen. Nederland zal zijn ervaringen met de website aan ICAO kenbaar maken.