Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/234210

Datum	18 november 2019
Betreft	Beantwoording van kamervragen inzake conflictgebieden tijdens plenair debat vlucht MH17 op 1 oktober 2019.

Geachte voorzitter,

Op 1 oktober jl. vond een plenair debat plaats met de minister van Justitie en Veiligheid en de minister van Buitenlandse Zaken over de vervolging van vier verdachten voor betrokkenheid bij het neerhalen van vlucht MH17. Tijdens het overleg hebben de leden Sjoerdsma (D66) en Van Ojik (GroenLinks) vragen gesteld aan de minister van Buitenlandse Zaken die onder de verantwoordelijkheid vallen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Zoals toegezegd ontvangt u hierbij mijn antwoord op deze vragen.

Vraag van het lid Sjoerdsma (D66)
Is het naar aanleiding van het neerschieten van de Amerikaanse drone door Iran noodzakelijk dat EASA voor de EU de bevoegdheid moet krijgen om vliegtuigen een vliegverbod voor een bepaald luchtruim of vliegroute te kunnen opleggen?

Antwoord
De Europese informatie- en besluitvormingsstructuren spelen een steeds belangrijkere rol voor lidstaten en luchtvaartmaatschappijen. Hierover heb ik uw Kamer middels de brieven over de tweede en derde evaluatie van het 'Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart' (het convenant) geïnformeerd.[1]

Naar aanleiding van het neerhalen van vlucht MH17 en de aanbevelingen van de daarvoor ingestelde Europese Taskforce heeft EASA de taak op zich genomen om informatie over risico's voor de burgerluchtvaart met betrekking tot het vliegen over conflictgebieden op te stellen en te verspreiden. Daartoe komen de EU-lidstaten viermaal per jaar bij elkaar in de EU Aviation Security Risk Assessment Group om informatie over conflictgebieden uit te wisselen en een gezamenlijke risicobeoordeling te maken. Deze bijeenkomsten vinden plaats onder leiding van het directoraat-generaal Migratie en Binnenlandse Zaken (DG HOME), het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) en het EU Intelligence and

[1] Kamerstukken 24 804, nummers 97 en 100.

Situation Centre (INTCEN) met vertegenwoordigers van de EU-lidstaten en sinds november 2018 ook EASA.

Indien voor een gebied een hoog risico wordt vastgesteld (voor vlieghoogte high of medium), dan publiceert EASA hierover een Conflict Zone Information Bulletin (CZIB). Een CZIB met een hoog risico voor een bepaald luchtruim wordt door luchtvaartmaatschappijen doorgaans opgevolgd. Ook stelt EASA CZIBs op met verwijzingen naar reeds gepubliceerde informatie over conflictgebieden waarvoor niet eenduidig een hoog risico is vastgesteld, maar waarover wel informatie van landen bekend is. De CZIBs staan op de openbare website van EASA en zijn wereldwijd toegankelijk voor landen, luchtvaartmaatschappijen en passagiers.

In geval van een plotseling opkomende dreiging kan EASA de Europese Commissie verzoeken een ad hoc Common EU Risk Assessment te organiseren om het mogelijk te maken voor EASA een CZIB op te stellen. Als een bijeenkomst niet mogelijk is, verspreidt EASA, na goedkeuring van de Europese Commissie, een concept CZIB onder de vertegenwoordigers van de Europese burgerluchtvaartautoriteiten in het hiervoor ingestelde Conflict Zones Network of Focal Points (RCZ-netwerk).

Het RCZ-netwerk bestaat, naast de vertegenwoordigers van de Europese burgerluchtvaartautoriteiten, uit vertegenwoordigers van EASA, de Europese Commissie en belangenorganisaties voor luchtvaartmaatschappijen. Het netwerk dient als een platform voor de uitwisseling van informatie over conflictgebieden en voor validatie van de inhoud van een CZIB voorafgaand aan de publicatie. Het RCZ-netwerk speelt ook een belangrijke rol ingeval EASA informatie deelt over een nieuwe dreiging of risico. De focal points in het netwerk kunnen de informatie snel doorgeven aan de in hun land gevestigde luchtvaartmaatschappijen.

Inzake de casus Iran worden de ontwikkelingen in de landen rondom de Perzische Golf in EU-verband verband nauwgezet gevolgd en besproken. De resultaten van deze besprekingen worden door de nationale expertgroep van het convenant meegenomen en gedeeld met de luchtvaartmaatschappijen. Hierover heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd op 2 juli 2019.[2] De gedeelde informatie in de expertgroep heeft bijgedragen aan de risicoanalyses die door de luchtvaartmaatschappijen zijn uitgevoerd. Deze informatie is daarbij gebruikt om reeds bij luchtvaartmaatschappijen beschikbare informatie te valideren en bij te stellen. De luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat dit van grote waarde is gebleken en van invloed is geweest op het al dan niet uitvoeren van bepaalde vluchten.

In antwoord op uw vraag, op Europese en nationale schaal zijn bovenvermelde mechanismen naar aanleiding van het neerhalen van vlucht MH17 ingesteld, waarbij actief dreigingsinformatie wordt gedeeld met betrokken partijen en worden bijbehorende risico analyses gedaan. Daarbij is voor EASA een instrumentarium voorhanden om bij een vastgesteld hoog risico maatregelen te nemen die door luchtvaartmaatschappijen worden opgevolgd en dezelfde uitwerking hebben als een vliegverbod.

[2] Kamerstukken 24 804, nr. 100 en 33 997, nr. 142.

Vraag van het lid Van Ojik (GroenLinks)
Vraagt naar de verhoudingen, zowel wereldwijd als binnen Europa, wat landen vinden dat we nog steeds in een situatie zitten waarin luchtvaartmaatschappijen zelf beslissen of een luchtruim veilig genoeg is om doorheen te vliegen en dat landen nog steeds individueel mogen beslissen of ze hun luchtruim al of niet gaan sluiten?

Antwoord
Het Kabinet heeft zich vanaf het neerhalen van vlucht MH17 nationaal, Europees en internationaal ingezet voor verdere verbetering van de veiligheid van vliegroutes boven en nabij conflictgebieden en zal zich hiervoor blijven inzetten. De aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) hierover zijn onderdeel van deze inzet. De aanbevelingen hebben logischerwijs een sterke internationale component.[3]

De inzet van Nederland binnen de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO heeft er onder meer toe geleid dat de voorstellen voor de opvolging van de aanbevelingen van de OVV in een vergevorderd stadium van afronding zijn. ICAO heeft aangegeven dat deze in 2020 volgens planning worden afgerond. Bij de inzet heeft Nederland altijd steun gezocht en gekregen van de lidstaten van de EU en de ECAC[4] en andere landen en internationale organisaties, waaronder Eurocontrol en ook andere landen waar slachtoffers van vlucht MH17 zijn gevallen. Dit zijn Australië, Canada, Maleisië, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Zoals gemeld in de Kamerbrief van 2 juli jl. is het uitgangspunt van het ICAO-verdrag[5] dat elk land de volledige en exclusieve soevereiniteit heeft over het eigen luchtruim, waaruit volgt dat dat land ook primair verantwoordelijk is voor de veiligheid in het eigen luchtruim.[6] Daarbij zijn luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk voor hun risicoanalyses, routekeuzes en vluchtuitvoeringen door opengesteld luchtruim. Nederlandse wetgeving biedt geen mogelijkheid voor de overheid een vliegverbod op te leggen aan Nederlandse luchtvaartuigen in verband met vliegen in buitenlands luchtruim. Voor de meeste landen geldt dat hun overheid geen vliegverbod kan opleggen aan de nationale luchtvaartuigen in buitenlands luchtruim. Een luchtvaartmaatschappij bepaalt dus, rekening houdend met de plaatselijke wet- en regelgeving, zelf haar vliegroutes over buitenlands grondgebied en neemt, indien nodig, mitigerende maatregelen voor een veilige vluchtuitvoering. Het afwegingskader hiervoor is een zaak van de luchtvaartmaatschappij zelf en verschilt bovendien per luchtvaartmaatschappij.

Vooruitlopend op de voorgestelde wijzigingen die volgens planning door ICAO in 2020 voltooid moeten zijn, heeft Nederland niet alleen bij ICAO maar ook bij IATA[7] bevorderd dat landen en luchtvaartmaatschappijen op regionale schaal samenwerken en informatie delen (hiervoor verwijs ik ook naar de reactie van het kabinet op het MH17 opvolgingsonderzoek van de OVV).[8] Van dergelijke samenwerking wordt meer effect verwacht dan het uitsluitend vertrouwen op

[3] Kamerstukken 33 997, nr. 56 en 24 804, nummers 98 en 101.
[4] European Civil Aviation Conference.
[5] Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973/109).
[6] Kamerstuk 33 997, nr. 142.
[7] International Air Transport Association.
[8] Kamerstuk 24 804, nr. 98.

luchtruiminformatie die verstrekt is door landen die in een conflict verwikkeld zijn. Het nieuwe ICAO-handboek[9] beschrijft ook voorbeelden van good practice over samenwerking en informatiedeling over risico's op regionale schaal.

Tijdens de 13de ICAO Air Navigation Conference in oktober 2018, dat als voorportaal dient voor de ICAO Assembly, heeft Nederland, naast de steun van de EU- en ECAC-lidstaten en Eurocontrol, brede internationale steun gekregen voor de implementatie van dit handboek op internationale schaal. Bij de onlangs gehouden 40ste ICAO Assembly heeft Nederland wederom de aandacht gevraagd, met steun van andere lidstaten, voor de verdere implementatie van het handboek en heeft Nederland het ICAO Secretariaat daarvoor hulp aangeboden.

De recente verkiezing van Nederland in de Raad van ICAO voor de komende drie jaar maakt dat op deze wijze extra aandacht voor verdere verbetering van de veiligheid van vliegroutes boven en nabij conflictgebieden kan blijven worden gevraagd. In de ICAO Raad zitten naast Nederland nog 35 andere landen waaronder ook de eerder genoemde landen waar slachtoffers van vlucht MH17 zijn gevallen. Nederland zal zich blijven inzetten om met deze landen en de landen die eerder steun hebben verleend, gezamenlijk in de Raad op te trekken. Van de overige landen in de Raad kan niet op voorhand worden voorspeld hoe zij vorm wensen te geven aan verdere verbetering van de veiligheid van vliegroutes boven en nabij conflictgebieden, maar de Nederlandse inspanningen zullen uiteraard zijn gericht op het verkrijgen van een breed draagvlak in de ICAO Raad.

Op het gebied van informatiedeling en risicobeoordeling blijft Nederland zich actief inzetten voor de afronding van de internationaal lopende acties die noodzakelijk zijn om aan de aanbevelingen van het MH17 onderzoek van de OVV te voldoen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

[9] *Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones* (Doc 10084), ICAO, April 2018.