

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

Volgnr.	Inzagepartij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar inzagepartij	Reactie Onderzoeksraad
1	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2.2.2 en 4.2.2	Toevoegen na conflictgebieden: Nederland heeft daarbij de EASA website met de CZIB aangemeld als zijnde de Nederlandse bijdrage aan de Library.	Enkele leden van de Council vonden dat alleen websites van Staten mochten worden opgenomen, maar ICAO ging akkoord met het Nederlandse voorstel om de EASA website ook op te nemen, als Nederlandse bijdrage.	Het opvolgingsonderzoek heeft zich niet gericht op de inhoud en de geschiedenis van de ICAO Conflict Zone Information Repository (CZIR).
2	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	H3/3.3.1	Toevoegen na of opnemen in hoofdstuk 4: Het Nederlandse Convenant is daar ook een voorbeeld van, alsmede het DGHOME-overleg in Europa.	Zie het vorige punt: als de tekst over VS e.a. naar H4 gaat, dan ook deze opmerking over NL. Toelichting: het feit dat NL geen NOTAMS over derde landen verstrekt wil niet zeggen dat NL geen informatie over die landen deelt met de luchtvaartmaatschappijen. NL brengt dit ook in op het overleg van DGHOME. NL pleit er ook voor dat de inhoud van de CZIBs en NOTAMS, na overleg, zo mogelijk meer geharmoniseerd wordt.	In paragraaf 3.2.2 is beschreven dat enkele Staten (VS, VK, Duitsland en Frankrijk) door middel van openbare publicaties hun eigen luchtvaartmaatschappijen adviezen meegeven of verplichtingen opleggen. Deze openbare informatie wordt gebruikt om het gat te vullen dat ontstaat als Staten die kampen met een gewapend conflict op hun grondgebied geen maatregelen treffen voor het overvliegen van het desbetreffende luchtruim. Het Nederlandse convenant leidt niet tot openbare informatie over conflictgebieden. Het convenant en de expertgroep worden wel als <i>good practice</i> besproken in hoofdstuk 4 waar het gaat over dreigingsinformatie verzamelen en delen.
3	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	5.3	Toevoegen na Luchtvaartmaatschappijen: buiten Nederland	Op pag. 53 regel 2 wordt vermeld dat enkele Nederlandse luchtvaartmaatschappijen wel informatie op hun website bieden. Ook zijn van deze maatschappijen screenshots opgenomen van hun websites. Op pag. 57 in regel 7/8 wordt vermeld: de voorbeelden van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen illustreren dan ook dat er meer mogelijk is dan de meeste maatschappijen nu doen. Dit alles suggereert dat de deelconclusie op pag. 57 niet op Nederlandse luchtvaartmaatschappijen betrekking heeft, dan wel de nodige nuancering behoeft.	De voorbeelden van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen illustreren dat er meer mogelijk is dan de meeste maatschappijen nu doen. De genoemde luchtvaartmaatschappijen beschrijven echter alleen in algemene termen hoe zij tot de vaststelling van een bepaalde vliegroute komen, zonder in detail te gaan over de achtergronden van de gemaakte keuzes zoals veilige vlieghoogtes of luchtruimrestricties.