

■ Den Haag, 13 oktober 2015

Onderzoeksraad: Buk grond-luchtraketsysteem oorzaak crash MH17

De crash van vlucht MH17 op 17 juli 2014 is veroorzaakt door de ontploffing van een 9N314M-raketkop, afgevuurd vanaf een Buk-raketsysteem vanuit het oostelijk deel van Oekraïne. Dat staat in het onderzoeksrapport dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid vandaag heeft gepubliceerd. Verder blijkt dat Oekraïne al vóór 17 juli 2014 voldoende aanleiding had om uit voorzorg het luchtruim boven het oostelijk deel van Oekraïne te sluiten. Geen van de betrokken partijen heeft de risico's onderkend van het gewapend conflict in het oostelijk deel van Oekraïne voor overvliegend burgerluchtverkeer.

Naar aanleiding van de crash van vlucht MH17 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid verschillende onderzoeken verricht, die zijn gepubliceerd in twee rapporten. Het eerste rapport gaat in op de toedracht van de crash en het overvliegen van conflictgebieden. Het tweede rapport gaat over het samenstellen van de passagierslijst en het informeren van nabestaanden van de Nederlandse slachtoffers. De verantwoording over de onderzoeken is gepubliceerd in een apart document.

Buk-raketsysteem

Uit het onderzoek blijkt dat vlucht MH17 normaal verliep tot het moment dat het vliegtuig boven het oostelijk deel van Oekraïne vloog. Om 13.20 uur UTC (gecoördineerde wereldtijd) ontplofte aan de linker bovenkant van de cockpit een 9N314M raketkop, afgevuurd vanaf een Buk grond-luchtraketsysteem vanuit een gebied van 320 vierkante kilometer in het oostelijk deel van Oekraïne. De voorkant van het toestel werd doorboord door honderden hoogenergetische deeltjes, afkomstig uit de raketkop. Door de inslag en de daaropvolgende drukgolf kwamen de drie bemanningsleden in de cockpit direct om het leven en brak het vliegtuig in de lucht in stukken. Wrakstukken van het toestel kwamen neer op verschillende plekken in een gebied van totaal 50 vierkante kilometer. Alle 298 inzittenden kwamen om het leven.

De Onderzoeksraad heeft de oorzaak van de crash vastgesteld op basis van meerdere bronnen. Zo is het wapensysteem geïdentificeerd op basis van onder andere het schadepatroon op de wrakstukken, de gevonden fragmenten in de wrakstukken en in de lichamen van de bemanning en de manier waarop het toestel in stukken is gebroken. De bevindingen worden ondersteund door de gegevens op de vluchtreorders; op de cockpit voice recorder is in de laatste milliseconden een geluidspiek gedetecteerd. Tevens komen verfsporen op een aantal gevonden raketfragmenten overeen met de verf op delen van een raket die in het gebied zijn geborgen door de Onderzoeksraad. Geen enkel ander scenario dan het Buk grond-luchtraketsysteem kan deze combinatie van feiten verklaren. Andere mogelijke oorzaken, zoals een explosie in het vliegtuig of een lucht-luchtraketsysteem zijn onderzocht en uitgesloten. Het gebied van 320 vierkante kilometer van waaruit de raket is gelanceerd, is berekend op basis van verschillende simulaties. Om de precieze afvuurlocatie te bepalen, is aanvullend forensisch onderzoek nodig; dit valt buiten het mandaat van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Contact

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad: Wim van der Weegen 06-23464277, Sara Vernooij 06-23175701, Toon van Wijk 06-23935124 of op het algemene telefoonnummer: 070 333 70 00.
E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl, Twitter: [@onderzoeksraad.nl](https://twitter.com/onderzoeksraad.nl)

Luchtruim oostelijk deel Oekraïne

Het luchtruim boven het oostelijk deel van Oekraïne was een veelgebruikte route: tussen 14 en 17 juli 2014 maakten 61 maatschappijen uit 32 landen gebruik van dit luchtruim. Op de dag van de crash vlogen er, tot het luchtruim werd gesloten, 160 verkeersvliegtuigen over het gebied. Malaysia Airlines heeft vlucht MH17 volgens voorschriften voorbereid en uitgevoerd. Nederland had als land van vertrek geen verantwoordelijkheid voor het adviseren van Malaysia Airlines (of KLM als *codeshare*-partner) over de gekozen vliegroute.

Op 17 juli 2014 was er een gewapend conflict in het oostelijk deel van Oekraïne. De strijd had zich in de maanden daarvoor uitgebreid naar het luchtruim: vanaf eind april werden steeds meer militaire toestellen neergehaald. De Oekraïense autoriteiten stelden zelf dat daarbij in twee gevallen wapens met een hoog bereik werden ingezet. Volgens de Onderzoeksraad had Oekraïne voldoende aanleiding om uit voorzorg het gehele luchtruim boven het oostelijk deel van Oekraïne te sluiten. In plaats daarvan werd vanuit militair oogpunt een beperking opgelegd voor het vliegen op lagere hoogtes. Ook bij conflictgebieden elders in de wereld blijkt het zelden voor te komen dat een staat het luchtruim sluit vanwege een gewapend conflict.

Vliegen boven conflictgebieden

De Onderzoeksraad signaleert dat het huidige stelsel van verantwoordelijkheden met betrekking tot het overvliegen van conflictgebieden niet voldoet. Luchtvaartmaatschappijen gaan ervan uit dat een open luchtruim veilig is. Bij risicobeoordelingen kijken de maatschappijen vaak wel naar de veiligheid van vertrek- en aankomstlocaties, maar niet naar de veiligheid van de landen waar zij overheen vliegen. Bij het overvliegen van conflictgebieden is een aanvullende risicobeoordeling noodzakelijk. De Raad vindt het daarom van groot belang dat de bij luchtvaart betrokken partijen, waaronder staten, internationale organisaties zoals ICAO en IATA en luchtvaartmaatschappijen meer informatie uitwisselen over conflictgebieden en mogelijke bedreigingen voor de burgerluchtvaart. Bij het verwerken en interpreteren van deze informatie moet er meer aandacht zijn voor de wijze waarop het conflict zich ontwikkelt, zoals toename van militaire activiteiten en beschietingen vanaf de grond. Staten die te maken hebben met een gewapend conflict moeten meer gestimuleerd en ondersteund worden om de veiligheid van het luchtruim te waarborgen. Daarnaast is de Raad van mening dat luchtvaartmaatschappijen publiekelijk verantwoording moeten afleggen over hun vliegroutes.

Passagiersinformatie

Nadat de crash van vlucht MH17 bekend werd, verzamelden veel nabestaanden zich op Amsterdam Airport Schiphol in de hoop daar meer informatie te ontvangen. Aan het eind van de avond werd een eerste passagierslijst openbaar gemaakt. Daarna duurde het twee tot vier dagen voordat alle nabestaanden van Nederlandse slachtoffers bevestiging kregen van de Nederlandse overheid. Bij het verzamelen van informatie over de passagierslijst en het vaststellen van de identiteit van de inzittenden en hun nabestaanden, werkten partijen langs elkaar heen. De Nederlandse crisisorganisatie heeft niet goed gefunctioneerd en bij de betrokken overheidsorganisaties ontbrak het aan regie. Om het informatieproces na een crash beter te laten verlopen, beveelt de Raad onder meer aan dat nationaliteiten worden opgenomen in passagierslijsten. Daarnaast beveelt de Onderzoeksraad aan dat de Nederlandse overheid voorbereidingen treft om de regie te verbeteren bij rampen in het buitenland met veel Nederlandse slachtoffers.

Reconstructie

In de afgelopen maanden is op de Nederlandse luchtmachtbasis Gilze-Rijen de reconstructie van het voorste deel van het vliegtuig gebouwd. De reconstructie laat duidelijk de impact van de inslag en de daaropvolgende drukgolf zien en is van belang geweest bij het verifiëren en verder onderbouwen van de onderzoeksresultaten.

Contact

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad, Wim van der Weegen 06-23464277, Sara Vernooij 06-23175701, Toon van Wijk 06-23935124 of op het algemene telefoonnummer: 070 333 70 00.
E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl, Twitter: [@onderzoeksraad](https://twitter.com/onderzoeksraad)