

■ Den Haag, 24 juni 2021

Besluitvorming vliegverbod boven conflictgebieden moet sneller

De besluitvorming om een luchtruim boven een snel escalerend gewapend conflict te sluiten of te mijden verloopt te traag. Dat concludeert de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het vandaag gepubliceerde onderzoek 'Veilige vliegroutes – Reageren op escalerende conflicten'. Jeroen Dijsselbloem, voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid: "Afgelopen jaren is gebleken dat onwaarschijnlijke scenario's heel snel realiteit kunnen worden. Uit voorzorg moet een luchtruim boven een risicogebied eerder worden gesloten of vermeden."

Het afgelopen decennium stortte twee keer een passagiersvliegtuig neer, getroffen door een grond-luchtraket terwijl het boven een conflictgebied vloog. Op 17 juli 2014 stortte vlucht MH17 neer in Oekraïne. Vlucht PS752 stortte op 8 januari 2020 neer in Iran. Reden voor de Onderzoeksraad om, mede op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, nogmaals te kijken naar de uitvoering van de aanbevelingen uit het rapport MH17 Crash en de conclusies van het rapport Vliegen over conflictgebieden.

Luchtruimbeheer

De bescherming van de burgerluchtvaart tegen risico's van het vliegen over conflictgebieden, ligt in de eerste plaats in handen van het land waar het conflict zich afspeelt. Dit land kan zijn luchtruim geheel of gedeeltelijk sluiten. In het onderzoek stelt de Raad dat dit zelden gebeurt. Ook Iran hield het luchtruim open toen in januari 2020 het conflict met de Verenigde Staten snel escaleerde. Om dit te verbeteren beveelt de Onderzoeksraad aan om internationale criteria te ontwikkelen wanneer een land het luchtruim zou moeten sluiten.

Verbetering risicoafweging

Naast het land waar het conflict zich afspeelt, hebben de luchtvaartmaatschappijen een belangrijke eigen verantwoordelijkheid. Toen begin 2020 in Iran de spanningen toenamen, was dit voor luchtvaartmaatschappijen geen aanleiding om het luchtruim daar te mijden. Daardoor vlogen vliegtuigen over het gebied met een verhoogd risico. De luchtvaartmaatschappijen stopten niet met vliegen boven Iran omdat het risico getroffen te worden door een grond-luchtraket, werd beoordeeld als onwaarschijnlijk. Terwijl de gevolgen catastrofaal kunnen zijn. Ook landen gaven geen negatief advies voor vliegen boven Iran aan hun eigen luchtvaartmaatschappijen. De Raad stelt dat mogelijke scenario's met catastrofale gevolgen meer gewicht moeten krijgen in de risicoafweging van zowel luchtvaartmaatschappijen als overheden. Daarnaast kost de risico-inschatting en de publicatie van advies door landen en door de EU nog te veel tijd. De Raad doet aanbevelingen over versnelling van het proces om tot Europese adviezen te komen.

Eigen Nederlandse advisering en vliegverbod

De informatiedeling van de Nederlandse overheid met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is in de jaren na de crash van MH17 aanmerkelijk verbeterd. Maar de Nederlandse overheid beperkt zich tot het verschaffen van informatie en geeft geen advies of legt geen vliegverbod op. Er ontbreekt op dit moment een wettelijke grondslag voor de minister om een vliegverbod op te leggen boven een bepaald gebied. In andere landen, waaronder belangrijke bondgenoten van Nederland, gebeurt dit wel. De Raad geeft als aanbeveling aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat, en Justitie en Veiligheid te overwegen om de mogelijkheid om een vliegverbod uit te vaardigen in de wet op te nemen.

Contact

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerder van de Raad, Simone Klein Haneveld, 06 86 65 46 59