

■ Den Haag, 21 februari 2019

## Meer aandacht voor vliegen boven conflictgebieden

**Luchtvaartmaatschappijen gaan wereldwijd bewuster om met de risico's van vliegen over conflictgebieden. Dat blijkt uit het rapport *'Vliegen over conflictgebieden – opvolging aanbevelingen MH17 Crash'* dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid vandaag heeft gepubliceerd. Sinds de crash van vlucht MH17 is het onderwerp opgenomen in de internationaal geldende standaarden en aanbevolen werkwijzen van luchtvaartorganisaties als ICAO en IATA. Er zijn handboeken gepubliceerd, die specifiek aandacht besteden aan het overvliegen van conflictgebieden. Ook is er meer en vaak betere informatie beschikbaar over conflictgebieden, die staten en luchtvaartmaatschappijen mee kunnen nemen in hun risicobeoordeling.**

Het overvliegen van conflictgebieden is wereldwijd een actueel risico. Op 17 juli 2014 werd de crash van vlucht MH17 veroorzaakt door de ontploffing van een 9N314M-raketkop, afgevuurd vanaf een Buk-raketsysteem vanuit het oostelijk deel van Oekraïne. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft zowel onderzoek gedaan naar de oorzaak van de crash als naar de vraag waarom het toestel over een conflictgebied vloog. In zijn eindrapport heeft de Onderzoeksraad in oktober 2015 elf aanbevelingen gedaan om de risico's wereldwijd zo goed mogelijk te beheersen. In het vandaag gepubliceerde onderzoek gaat de Raad in op de vraag welke veranderingen de betrokken partijen hebben doorgevoerd sinds de crash van vlucht MH17. Het opvolgsonderzoek gaat niet in op de oorzaak en omstandigheden van de crash zelf.

### Veiligheid luchtvaart

Het onderzoek laat zien dat er diverse maatregelen zijn genomen. Het effect hiervan op de veiligheid in de luchtvaart is moeilijk meetbaar. Wel heeft het onderwerp de aandacht van zowel luchtvaartmaatschappijen als staten, zij gaan bewuster om met de problematiek. Partijen gaan er niet meer op voorhand vanuit dat een opengesteld luchtruim boven een conflictgebied ook veilig is. Luchtvaartmaatschappijen analyseren op meer gestructureerde wijze de risico's en onzekerheden, waarbij eerder tot een hogere inschaling van de risico's wordt gekomen. Sommige luchtvaartmaatschappijen geven aan eerder te besluiten om niet over een bepaald gebied te vliegen als daar geen duidelijke informatie over beschikbaar is.

### Informatie over conflictgebieden

Tevens zijn er vorderingen gemaakt met het delen van dreigingsinformatie. Zo organiseert de Europese Commissie bijeenkomsten met vertegenwoordigers van de EU-lidstaten en relevante EU-instellingen om op basis van gebundelde inlichtingeninformatie te analyseren welke risico's er zijn bij het overvliegen van bepaalde gebieden. De tijdens dat overleg als 'hoog' geclassificeerde risicogebieden, worden opgenomen in een door EASA gepubliceerd

#### Contact

Woordvoerders: Wim van der Weegen, tel. 06-23464277 of Sara Vernooij, tel. 06-23175701 of 070-333 70 00

E-mail: [communicatie@onderzoeksraad.nl](mailto:communicatie@onderzoeksraad.nl) Website: [onderzoeksraad.nl](http://onderzoeksraad.nl) Twitter: [@onderzoeksraad](https://twitter.com/onderzoeksraad)

'*Conflict Zone Information Bulletin*' die wereldwijd toegankelijk zijn voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Door middel van '*Rapid Alerts*' kan op een snelle manier informatie gedeeld worden over plotseling escalerende situaties. De EU-landen werken op deze manier samen om wereldwijd de risico's inzichtelijker te maken.

In Nederland is een speciaal convenant opgesteld voor de uitwisseling van dreigingsinformatie tussen de Nederlandse overheid en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Er zijn bijeenkomsten voor het bespreken van niet-openbare dreigingsinformatie. Hierdoor is een netwerk ontstaan zodat ook in het geval van acute gevallen snel informatie kan worden uitgewisseld. Verder kunnen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen met specifieke vragen terecht bij een hiervoor ingericht loket van de Nederlandse inlichtingendiensten.

### **Risicobeoordeling**

Luchtvaartmaatschappijen van over de hele wereld geven aan dat ze zich sinds de crash van vlucht MH17 bewuster zijn van de risico's die gepaard gaan met het overvliegen van conflictgebieden. Veel maatschappijen spannen zich actiever in om goede informatie te verzamelen en delen deze informatie ook meer onderling. Er zijn staten, zoals de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland die de in hun land gevestigde luchtvaartmaatschappijen van informatie en/of advies voorzien, of zelfs een verbod opleggen voor het overvliegen van een specifiek conflictgebied. Deze informatie wordt gepubliceerd, zodat ook andere luchtvaartmaatschappijen hier gebruik van kunnen maken. Samen met de EASA bulletins en eventuele informatie vanuit (commerciële) bureaus hebben luchtvaartmaatschappijen meer en over het algemeen betere informatie ter beschikking voor hun risicobeoordeling.

Uit het onderzoek komt geen eenduidig beeld naar voren van de uitvoering van deze risicobeoordelingen en de uitkomsten daarvan. De werkwijze, informatiepositie, het land van herkomst en de risico's die worden geaccepteerd, verschillen per maatschappij. Hierdoor verschilt ook het uiteindelijke besluit per luchtvaartmaatschappij - variërend van de hoogte waarop wordt gevlogen tot aan het besluit om wel of niet over een bepaald gebied te vliegen. Verder leggen luchtvaartmaatschappijen onvoldoende verantwoording af over de door hen gevlogen routes. De Onderzoeksraad begrijpt dat het publiceren van details over gekozen vliegroutes niet eenvoudig is, vanwege de gevoeligheid van de informatie en de complexiteit van de afwegingen. Dat laat onverlet dat luchtvaartmaatschappijen kunnen zoeken naar een manier om verantwoording af te leggen over gemaakte keuzes.

### **Aandachtspunten**

Uit dit opvolgingsonderzoek blijkt dat de afgelopen jaren belangrijke stappen zijn gezet om te komen tot betere beheersing van de risico's die gepaard gaan met het vliegen over conflictgebieden. Het is van belang dat de reeds geïmplementeerde veranderingen worden bestendigd en dat partijen de aangekondigde vervolgstappen zetten. Tegelijkertijd zijn er nog aandachtspunten voor Staten en de luchtvaartmaatschappijen. Het blijkt dat de afgelopen jaren nog nauwelijks iets veranderd is in het luchtruimbeheer door Staten die te maken hebben met een gewapend conflict op hun grondgebied. Verder hebben luchtvaartmaatschappijen behoefte aan informatie met meer diepgang om een goede risicobeoordeling te kunnen maken. Ook informatie over plotseling escalerende en/of nieuwe conflicten blijft een aandachtspunt. Hiervoor is de bereidheid en het vertrouwen om elkaar actief te informeren over (mogelijke) dreigingen essentieel. Dat is niet overal ter wereld vanzelfsprekend.

### **Contact**

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad, Wim van der Weegen, tel. 06-23464277 of Sara Vernooij, tel. 06-23175701 of op het algemene telefoonnummer: 070 333 70 00.

E-mail: [communicatie@onderzoeksraad.nl](mailto:communicatie@onderzoeksraad.nl), Twitter: [@onderzoeksraad](https://twitter.com/onderzoeksraad)