

Vergaderjaar 2014–2015

33 997

Vliegkamp MH17

Nr. 29

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 januari 2015

Op verzoek van de vaste commissies voor Buitenlandse Zaken en voor Infrastructuur en Milieu informeer ik u over de inzet van de Nederlandse regering tijdens de tweede High Level Safety Conferentie (HLSC) van ICAO, wat betreft de onderwerpen gerelateerd aan het MH17 dossier.

De HLSC

Van 2 tot 5 februari 2015 wordt in Montreal de HLSC georganiseerd. Deze conferentie brengt vertegenwoordigers van de 191 aangesloten landen en belangenorganisaties uit de luchtvaartsector bij elkaar om te bespreken hoe de luchtvaartveiligheid structureel kan worden geborgd.

Tijdens de conferentie zal ook aandacht worden besteed aan actuele veiligheidsvraagstukken die zijn opgekomen als gevolg van recente vliegongelukken, waaronder het ongeluk met vlucht MH17. In dit kader komen ook de adviezen van de zogenaamde Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ) aan de orde.

De HLSC geeft de gelegenheid om binnen de internationale luchtvaartgemeenschap voorstellen te bespreken en consensus te bereiken die noodzakelijk zijn voor het borgen van de veiligheid. Tijdens deze conferentie worden geen besluiten genomen, maar wel wordt gezocht naar een brede consensus die de basis vormt voor latere besluiten van de Council van ICAO.

Vanwege de ramp met de MH-17 die veel Nederlanders diep geraakt heeft zal ik de conferentie bij de opening op 2 februari toespreken. Ik zal daarbij de aanwezigen oproepen de voorstellen te steunen die zijn gedaan om de risico's van het vliegen over conflictgebieden te verkleinen en inzet te plegen op de verdere uitwerking van deze voorstellen.

Task Force

Op 29 juli 2014 heeft ICAO, de internationale organisaties van luchtvaartmaatschappijen (IATA), luchthavens (ACI) en luchtverkeersleiders (CANSO) het initiatief genomen om de TF RCZ op te richten. De TF RCZ heeft daarbij de opdracht gekregen om het secretariaat van ICAO (Secretariaat) te adviseren om op korte termijn met voorstellen te komen waarmee de risico's van het vliegen over conflictgebieden in de toekomst kunnen worden verkleind. De TF RCZ heeft zich dus niet bezig gehouden met de specifieke vraag of en hoe het ongeluk met vlucht MH17 had kunnen worden voorkomen.

In de periode augustus tot en met december 2014 is de TF RCZ drie keer bij een gekomen. Nederland heeft zeer actief deelgenomen in de TF RCZ. Tijdens deze bijeenkomsten heeft de TF RCZ een werkprogramma opgesteld dat op 28 oktober door de Council van ICAO is goedgekeurd. Een aantal van de werkzaamheden uit dit werkprogramma is door middel van pilot projecten versneld opgepakt. De resultaten hiervan zijn aan het Secretariaat gepresenteerd. Op basis daarvan heeft het Secretariaat een aantal concrete voorstellen gedaan die nu tijdens de HLSC worden besproken¹.

Deze voorstellen kunnen niet los worden gezien van de afspraken die internationaal gelden als het gaat over de verantwoordelijkheid in het luchtruim. Uitgangspunt daarbij is dat elk land de soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn territorium. Dit betekent dat het betreffende land ook verantwoordelijk is voor de veiligheid van dat luchtruim. De gebruikers van het luchtruim hebben de uiteindelijke verantwoordelijkheid om te besluiten of zij in staat zijn een veilige vlucht uit te voeren.

Voorstellen risico's van het vliegen over conflictgebieden

De voorstellen betreffen mondiale maatregelen waarmee de risico's van het vliegen over conflictgebieden worden verkleind om zo de veiligheid van passagiers en crew aan boord van burgerluchtvaarttoestellen te borgen; ongeacht de nationaliteit van de luchtvaartmaatschappij en de regio waarbinnen de vlucht plaats vindt. Hieronder licht ik deze voorstellen nader toe.

Het delen van informatie met betrekking tot de risico's van het vliegen over conflictgebieden

Dit voorstel heeft betrekking op het creëren van een mondiaal informatiesysteem waarin relevante informatie kan worden gedeeld. De informatiepositie van iedere luchtvaartmaatschappij verschilt afhankelijk van de individuele contacten en capaciteiten van deze luchtvaartmaatschappijen en het land waarin de luchtvaartmaatschappij is gevestigd. Met een mondiaal informatiesysteem kan het verschil in informatiepositie tussen luchtvaartmaatschappijen in ieder geval worden verkleind.

Het Secretariaat beschrijft in haar voorstel een prototype voor een website beheerd door ICAO waarop informatie over conflictgebieden kan worden geplaatst. In dit systeem kunnen o.a. de officiële berichten van landen met conflictgebieden worden geplaatst, adviezen van overheden aan hun eigen luchtvaartmaatschappijen over deze conflictgebieden (zoals die van de luchtvaartautoriteit uit de VS) en andere relevante officiële bericht-

¹ Ik heb uw Kamer over de TF RCZ geïnformeerd bij brieven van 2 september 2014, Kamerstuk 33 997 nr. 15, van 18 november 2014, Kamerstuk 31 936 nr. 232 en 18 december, Kamerstuk 33 997 nr. 26.

geving. De verantwoordelijkheid voor de juistheid van de geplaatste informatie ligt bij de staat of organisatie die de informatie heeft aangeleverd.

Ik zal er bij de conferentie op aandringen dat deze pilot door de aanwezige landen wordt ondersteund en zo snel mogelijk door ICAO gelanceerd. Een dergelijk systeem vind ik belangrijk; de informatiepositie van verschillende luchtvaartmaatschappijen moet zoveel mogelijk gelijk worden getrokken. Ik steun ook het voorstel van het Secretariaat om deze informatie niet alleen toegankelijk te maken voor staten en luchtvaartmaatschappijen, maar voor iedereen.

Richtsnoeren voor het uitvoeren en delen van risicoanalyses m.b.t. het vliegen over conflictgebieden.

Het tweede voorstel gaat in op de wijze waarop een risicoanalyse kan worden verbeterd met betrekking tot risico's van vliegen over conflictgebieden. Het richtsnoer is bedoeld om richting te geven aan landen en luchtvaartmaatschappijen die deze risicoanalyses uitvoeren.

Het bestaande ICAO materiaal over risicoanalyses voor de burgerluchtvaart wordt hierdoor uitgebreid met een richtsnoer specifiek over risico's van vliegen over conflictgebieden. Dit richtsnoer kan worden gebruikt door iedereen die dergelijke risicoanalyses maakt zoals staten en luchtvaartmaatschappijen. In het advies wordt o.a. ingegaan op de belangrijkste risicofactoren die in een risicoanalyse moet worden meegenomen. Daarnaast wordt een lijst gegeven van openbare websites waar relevante informatie voor risicoanalyses kan worden verzameld en wordt een methodologie beschreven die gebruikt kan worden voor een goede risicoanalyse.

Ook ten aanzien van dit voorstel zal ik de aanwezigen vragen om het te steunen. Immers alleen het verzamelen en delen van informatie leidt nog niet tot een goede afweging of het veilig is om ergens te vliegen of niet. Het is belangrijk dat de informatie ook op een goede en gedegen manier wordt geanalyseerd.

Informatie aan de passagiers

In het werkprogramma dat is opgesteld door de TF RCZ is ook opgenomen dat de verschillende belangenorganisaties uit de luchtvaartindustrie een «best practice» afleiden als het gaat om informatievoorziening aan passagiers en crew. Er is echter nog geen concreet voorstel hierover gepubliceerd. Nederland zal daarom tijdens de conferentie vragen naar de voortgang en aandringen dat snel een «best practice» wordt ontwikkeld.

Agenderen rechten en plichten bij onafhankelijk onderzoek

Tijdens de HLSC zal Europa aandacht vragen voor de situatie die kan ontstaan als een land waar het ongeluk heeft plaatsgevonden door omstandigheden niet in staat is om de onderzoeksverplichtingen na te komen en weigert die taak over te dragen. In dat geval geven de huidige regels ICAO geen mogelijkheid om te garanderen dat ook daadwerkelijk onafhankelijk onderzoek plaatsvindt. Het voorstel is om in de reguliere werkgroepen van ICAO hier verder over te praten.

Tot slot

Tot slot heeft u ook gevraagd om een verslag van deze conferentie. Ik zal u die zo snel mogelijk doen toekomen. Daarbij wijs ik er op dat de slotver-

klaring van de HLSC volgens planning beschikbaar zal zijn op donderdag 5 februari om 19.00 uur. Ik zal u daarom een mondelinge toelichting geven tijdens het AO van 5 februari 2015.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld