

RESPONSES RECEIVED FOLLOWING CONSULTATION ON DRAFT REPORT

Seq.no.	Organization	Chapter	Text to be corrected (first...last word)	Comments	Dutch Safety Board response
1	Ministry of Infrastructure and Water Management	2.2.2 and 4.2.2	<i>Toevoegen na conflictgebieden: Nederland heeft daarbij de EASA website met de CZIB aangemeld als zijnde de Nederlandse bijdrage aan de Library.</i>	<i>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.</i>	The follow-up investigation did not focus on the content and history of the ICAO Conflict Zone Information Repository (CZIR).
2	Ministry of Infrastructure and Water Management	Chapter 3/3.3.1	<i>Toevoegen na of opnemen in hoofdstuk 4: Het Nederlandse Convenant is daar ook een voorbeeld van, alsmede het DGHOME-overleg in Europa.</i>	<i>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.</i>	It is discussed in 3.2.2 that several States (USA, UK, Germany and France) give advice to or impose obligations on their own airlines through public notices. This public information is used to fill the gap that is created when States dealing with an armed conflict in their territory do not take measures regarding overflights of the airspace concerned. The agreement between the Dutch government and airlines regarding the sharing of threat information for civil aviation does not result in public information about conflict zones. The agreement and the expert group are discussed in Chapter 4 as good practice in relation to gathering and sharing threat information.
3	Ministry of Infrastructure and Water Management	5.3	<i>Toevoegen na Luchtvaartmaatschappijen: buiten Nederland</i>	<i>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 nuancerings behoeft.</i>	The examples from Dutch airlines illustrate that most airlines could do more than they are currently doing. However, these airlines only describe in general terms how they decide on a particular flight route, without going into detail about the background of the decisions, such as safe flight levels or airspace restrictions.