

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
Dhr. ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Postbus 95404
2509 CK DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/34988

Datum 17 februari 2022
Betreft Opvolging aanbevelingen OVV rapport Veilige vliegroutes
2021

Geachte heer Dijsselbloem,

Onder dankzegging van het door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) uitgevoerde onderzoek naar aanleiding van het verzoek van de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat om nader te reflecteren op de voortgang van de uitvoering van de eerder gedane aanbevelingen naar aanleiding van het neerhalen van vlucht MH17. Vanwege het grote aantal lopende luchtvaartdossiers eind vorig jaar heeft deze brief helaas vertraging opgelopen. Daar is uw dienst over geïnformeerd. In deze brief treft u de reactie op de aanbevelingen mede namens de minister van Justitie en Veiligheid.

Het kabinet blijft zich maximaal inspannen om een ramp zoals met vlucht MH17 te voorkomen. Het kabinet voelt een grote verantwoordelijkheid en wil geen bevoegdheden uit de weg gaan als die zouden kunnen bijdragen aan de verdere vermindering van de veiligheidsrisico's.

Aanbeveling 1

"Overweeg de mogelijkheden voor de Nederlandse staat uit te breiden om naast het informeren van luchtvaartmaatschappijen, ook te kunnen adviseren en als ultimatum remedium een vliegverbod voor Nederlandse operators in buitenlands luchtruim te kunnen opleggen."

In zijn beschouwing stelt de OvV dat het creëren van deze bevoegdheden geen lichtvaardig besluit is en meer verantwoordelijkheden met zich meebrengt dan de Nederlandse Staat tot nu toe op zich neemt en kan waarmaken. Het Kabinet heeft, conform de aanbeveling, daarom zorgvuldig overwogen of de door de OVV geschetste mogelijke aanpassing van het nationale systeem bijdraagt aan het beter beheersen van de risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden. Op basis van de OvV-rapporten en de evaluaties van het convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart¹ heeft het Kabinet na zorgvuldige overweging geconcludeerd dat het Nederlandse systeem van

¹ Aan het convenant nemen deel de overheidspartijen van Justitie en Veiligheid, Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Defensie en Buitenlandse Zaken, de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen KLM, TUI fly en Corendon en ook de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers.

informatiedeling tussen de overheid en luchtvaartmaatschappijen goed en snel functioneert en ook goed is ingericht, waardoor niet gekozen wordt voor uitbreiding van de bevoegdheden van de Nederlandse Staat.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Het Kabinet heeft aanbeveling 1 overwogen op basis van de uitvoerbaarheid en de verantwoordelijkheidsverdeling en heeft daartoe gekeken naar het huidige nationale systeem en de effectiviteit daarvan. Ter beoordeling van de uitvoerbaarheid van aanbeveling 1 is door het Kabinet gekeken naar de volgende aspecten:

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/34988

- A. het bestaand wettelijk instrumentarium;
- B. de informatiepositie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen;
- C. de wettelijke taak van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten;
- D. de risicobeoordeling volgens het voorzorgsbeginsel;
- E. het toezicht op veilige vliegroutes.

Tevens is gekeken naar de vraag hoe andere landen hun nationale systeem hebben ingericht. Hieronder wordt ingegaan op de afzonderlijk genoemde aspecten en verbeteringen:

A. Wettelijk instrumentarium

De wetgeving voor het gebruiken van het luchtruim wordt primair bepaald door de volgende uitgangspunten uit het Verdrag van Chicago:

- elke verdragsstaat is soeverein (dus exclusief bevoegd) over het eigen luchtruim (artikel 1);
- elke verdragsstaat is onder andere bij militaire noodzaak, openbare veiligheid, buitengewone omstandigheden bevoegd verkeer in het eigen luchtruim te beperken of verbieden (artikel 9);
- elke verdragsstaat ziet er in de eerste plaats op toe dat in het eigen luchtruim de ICAO-normen voor een veilige burgerluchtvaart worden opgevolgd (artikel 12);
- elke verdragsstaat ziet erop toe dat de eigen luchtvaartmaatschappijen ook in het buitenland de ICAO veiligheids certificeringsnormen opvolgen (artikel 12).

De Nederlandse formele wetgever heeft deze uitgangspunten geregeld in de Wet luchtvaart, met name in hoofdstuk 5. Als gevolg hiervan heeft de Nederlandse wet- en regelgeving voor het gebruik van buitenlands luchtruim geen voorziening voor het adviseren van luchtvaartmaatschappijen of het instellen van een vliegverbod of 'no fly zone' dan wel een dwingende aanwijzing met betrekking tot het vliegen in het luchtruim van buitenlands conflictgebied.

Hiernaast is in de Wet luchtvaart geregeld dat in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen ook in het buitenland primair verantwoordelijk zijn voor de daadwerkelijke veilige vluchtuitvoering en daarmee een risicobeoordeling in het luchtruim. Dit gebeurt door middel van een zorgplichtbepaling die uitdrukkelijk ook in het buitenland van toepassing is. Tevens is bepaald dat deze luchtvaartmaatschappijen plaatselijke regels (van ter plaatse bevoegde soevereine staten) moeten opvolgen.

Het internationale uitgangspunt dat elke verdragsstaat soeverein is over het eigen luchtruim, is een belangrijk beletsel voor het beperken of opleggen van vliegverboden in buitenlands luchtruim. Door dit uitgangspunt kent de Wet luchtvaart alleen de voorziening voor het opleggen van een vliegverbod in Nederlands luchtruim. De exclusieve rechtsmacht van staten in hun eigen luchtruim bemoeilijkt ook het adviseren van luchtvaartmaatschappijen ten aanzien

van de routes die ze in buitenlands luchtruim kiezen. De instrumenten of middelen voor het maken van een afgewogen advies of verbodsbesluit zijn in dat kader vooral ten aanzien van het eigen luchtruim beschikbaar en niet voor het vliegen in buitenlands luchtruim.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/34988

B. Informatiepositie Nederlandse luchtvaartmaatschappijen

In het licht van het onder A beschreven wettelijke instrumentarium is de informatiepositie van de luchtvaartmaatschappijen cruciaal voor een veilige vluchtuitvoering. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben een zeer goede eigen informatiepositie, waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende bronnen. Zo wordt er gewerkt met OSINT² (open bronnen), ambassades en wordt er gebruik gemaakt van commerciële securityproviders en van de kennis van station managers van de luchtvaartmaatschappijen op locatie. Daarnaast wordt informatie verzameld afkomstig van de expertgroep van het convenant en wordt er samengewerkt met overkoepelende en internationale (luchtvaart)organisaties zoals IATA,³ OSAC,⁴ SSCC⁵ en EGRICZ⁶. Ook staan de luchtvaartmaatschappijen in nauw contact met de collega's bij de securityafdelingen van andere internationaal opererende luchtvaartmaatschappijen. Met deze bronnen zijn de luchtvaartmaatschappijen in staat om continu de veiligheidssituatie in de wereld te monitoren en te beoordelen.

C. Wettelijke taak diensten

De inlichtingen- en veiligheidsdiensten verstrekken binnen het kader van de aan hen opgedragen wettelijke taken informatie en dreigingsappreciaties. Tussen de betrokken overheidspartijen en luchtvaartmaatschappijen zijn in het eerder vermelde convenant afspraken gemaakt over het delen van beschikbare informatie. De informatie van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten komt tot stand naar aanleiding van een gearticuleerde behoefte maar wordt ook ongevraagd verstrekt op grond van een onderkende (potentiële) dreiging, die de diensten op het spoor kunnen komen tijdens de uitoefening van hun wettelijke taken.

Het is geen reële optie dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten de opdracht krijgen om wereldwijd onderzoek te doen naar de intenties en capaciteiten die (in potentie) een dreiging vormen voor de burgerluchtvaart. Daarnaast kan er geen veiligheidsgarantie worden gegeven dat scenario's zoals die zich in het verleden hebben voorgedaan, zich niet opnieuw zullen voordoen. De inspanningen van de diensten om aan het huidige proces bij te dragen zullen in deze zin ook daarom ongewijzigd blijven.

D. Risicobeoordeling

De luchtvaartmaatschappijen onderschrijven een verdere ontwikkeling van de risicobeoordelingsmethodiek op basis van het voorzorgsbeginsel voor vliegen over en nabij conflictgebieden, waarbij meer gewicht wordt toegekend aan onwaarschijnlijke maar catastrofale scenario's. Zie hiervoor ook onder aanbeveling 2.

² OSINT: open source intelligence.

³ IATA: International Air Transport Association.

⁴ OSAC: Overseas Security Advisory Council.

⁵ SSCC: Safer Skies Consultative Committee.

⁶ EGRICZ: Expert Group on Risk Information overflying Conflict Zones.

E. Toezicht op veilige vliegroutes

Uit het onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 'Overvliegen conflictgebieden' uit 2020 is gebleken dat alle onderzochte luchtvaartmaatschappijen het overvliegen van conflictgebieden zeer serieus nemen, de werking van hun veiligheidsmanagementsystemen procedureel op orde hebben en dat de besluitvorming hierover bij allen zorgvuldig plaatsvindt met doorlopende afweging van de veiligheidsrisico's.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/34988

Uit zowel het OvV-rapport, als het onderzoek van de ILT blijkt dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hun veiligheidsmanagementsysteem, dat ze onder meer gebruiken voor het bepalen van veilige vliegroutes, goed op orde hebben.

De OvV concludeert in zijn rapport dat het toezicht uitgevoerd door de ILT geen beoordeling (achteraf) omvat van de beslissingen die luchtvaartmaatschappijen nemen of hebben genomen en dat de besluitvorming geheel aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is overgelaten. Hoewel de ILT inderdaad niet is toegerust voor het beoordelen van gerubriceerde dreigingsinformatie, kan de ILT bovengenoemde uitspraken doen over de werking van het veiligheidsmanagementsysteem. Indien de ILT achteraf constateert dat het veiligheidsmanagementsysteem niet juist wordt toegepast kan de ILT maatregelen eisen voor de uitvoering van de operatie door de luchtvaartmaatschappij. Gelet op de conclusie van de OvV is de ILT verzocht om aan te geven wat er nodig is om binnen de huidige wettelijke kaders extra stappen in het toezicht te zetten voor een beoordeling (achteraf) van de beslissingen van luchtvaartmaatschappijen over de gekozen vliegroutes.

Andere landen

Ter vergelijking wordt ook bekeken hoe andere landen met de problemen rond de aanpak van vliegen boven conflictgebieden omgaan. Hier wordt nader juridisch onderzoek naar gedaan. Voor wat betreft het vliegen door buitenlands luchtruim, blijkt op basis van de informatie die al ontvangen is, dat een aantal ICAO-staten, met name de Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Canada, daarvoor in hun nationale wetgeving voorzieningen hebben getroffen. De Nederlandse wetgever heeft hier echter niet voor gekozen, omdat deze het opleggen van een luchtruimverbod in buitenlands luchtruim in strijd acht met het hiervoor bedoelde soevereiniteitsbeginsel uit het Verdrag van Chicago. Dit uitgangspunt is in het verdrag onder meer nader uitgewerkt in artikel 12 dat verdragslanden gebiedt ervoor te zorgen dat enerzijds alle luchtvaartuigen die zich binnen hun grondgebied bevinden zich aan de daar geldende luchtverkeersregels houden, en anderzijds ervoor te zorgen dat hun eigen registratieluchtvaartuigen zich boven grondgebied van andere landen aan de aldaar geldende luchtvaartregels houden. Het artikel is in de Wet luchtvaart geïmplementeerd in artikel 5.2.

Het leggen van de primaire verantwoordelijkheid voor het maken van een juiste risicoanalyse voor vliegen over buitenlands grondgebied is een uitvloeisel van het gegeven dat soevereine staten niet bevoegd zijn ten aanzien van het luchtruim boven het grondgebied van andere staten, zoals hierboven vermeld op grond van artikel 12 van het Verdrag van Chicago. Dit gaat samen met het gegeven dat ieder land boven zijn eigen grondgebied de eigen wet- en regelgeving maakt. Indien een staat toch kiest voor van internationale verplichtingen afwijkende nationale voorzieningen is dat een politieke keuze. Een dergelijke keuze zal vooral bepaald worden door afweging van de keuze voor en de beschikbaarheid van een dusdanig

uitgebreid informatiesysteem dat daarmee voor een efficiënte en effectieve onderbouwing van op te leggen vliegverboden en adviezen kan zorgdragen en de gevolgen van de niet-naleving van internationaal aangelegane verplichtingen waaronder het risico van internationale rechtsprocedures.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/34988

Op basis van de OvV-rapporten uit 2019 en 2021, het onderzoek van de ILT en de evaluaties van het convenant deling dreigingsinformatie concludeert het Kabinet dat het Nederlandse systeem van informatiedeling tussen de overheid en luchtvaartmaatschappijen goed en snel werkt. De intensieve samenwerking tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen onder het convenant is gestoeld op wederzijds vertrouwen en respect. Deze publiek-private samenwerking tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen is uniek in de wereld en maakt dat partijen meer dan in veel andere landen goed inzicht hebben in elkaars processen, waardoor er snel kan worden gehandeld. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat dit systeem verder zal verbeteren als de overheid de mogelijkheid heeft tot het geven van een advies of het opleggen van een verbod aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Het creëren van de mogelijkheid om op nationaal niveau een advies of verbod af te geven aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen stuit bovendien op zowel juridische, als praktische bezwaren, zoals hierboven benoemd.

Daarbij heeft een Europese aanpak onze sterke voorkeur, vanwege het effect en bereik van de Conflict Zone Information Bulletins (CZIB's) van EASA. Zie hiervoor onder aanbevelingen 4 en 5.

Aanbeveling 2

"Stimuleer dat voor vliegroutes met burgerluchtvaartuigen over of nabij conflictgebieden risicobeoordelingsmethoden op basis van het voorzorgsbeginsel worden ontwikkeld en toegepast. Neem hiertoe het initiatief om in internationaal verband de risicobeoordelingsmethoden zoals beschreven in ICAO Doc 10084 verder te ontwikkelen. Betrek luchtvaartmaatschappijen hierbij en werk uit hoe mogelijke catastrofale scenario's bij een escalerend conflict geïdentificeerd kunnen worden en hoe onzekerheden meegenomen dienen te worden in de analyse en de besluitvorming."

Aanbeveling 3

"Neem het initiatief om in internationaal verband een concreet voorstel te ontwikkelen voor de aanscherping van de verantwoordelijkheid van staten met betrekking tot luchtruimbeheer, zodat duidelijk is in welke gevallen het luchtruim zou moeten worden gesloten. Dring er op aan dat dit voorstel opgenomen wordt in het Verdrag van Chicago en de onderliggende Standaarden en Aanbevolen werkwijzen."

Het OvV-rapport laat zien dat er op internationaal niveau stappen zijn gezet op het gebied van verbetering van informatie-uitwisseling (netwerken), maar dat er op het gebied van luchtruimbeheer en risicobeoordelingsmethodiek meer voortgang kan worden geboekt. De OvV concludeert dat een verdere ontwikkeling van de risicobeoordelingsmethodiek voor vliegen over en nabij conflictgebieden wenselijk is, waarbij vanuit het voorzorgsbeginsel meer gewicht wordt toegekend aan onwaarschijnlijke maar catastrofale scenario's. Het Kabinet deelt deze bevindingen en conclusie met de OvV en neemt deze twee internationale aanbevelingen over. Passagiers moeten ervan uit kunnen gaan dat luchtvaartmaatschappijen veilige vliegroutes nemen. Passagiers vliegen met

verschillende luchtvaartmaatschappijen, niet alleen met Nederlandse maatschappijen. Verbeteringen van het systeem voor het beter beheersen van de risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden moeten dus bijdragen aan de vliegveiligheid van alle luchtvaartmaatschappijen wereldwijd. Zoals de OVV terecht opmerkt: "Vliegveiligheid in relatie tot conflictgebieden is een complex, gezamenlijk en internationaal probleem dat alleen met een gezamenlijke inspanning kan worden aangepakt".

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/34988

Uitvoering Aanbeveling 2: vernieuwing van de risicobeoordelingsmethoden

Ten aanzien van het initiatief voor het stimuleren van de ontwikkeling en toepassing van het voorzorgsbeginsel bij risicobeoordelingsmethoden voor vliegen over of nabij conflictgebieden heeft Nederland in samenwerking met Canada deze aanbeveling op de agenda gezet van de SSCC, die het heeft opgenomen in zijn werkprogramma voor de bescherming van de burgerluchtvaart bij het vliegen over conflictgebieden.

Sinds 2016 zijn de grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen met de overheidsdiensten partij bij het convenant voor het delen van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart, dat mede naar aanleiding van het OVV-rapport in 2015 is ingesteld. De luchtvaartmaatschappijen die deelnemen in het convenant onderschrijven de aanbeveling in het OVV-rapport van 2021 en zien het belang in van een verdere ontwikkeling van de risicobeoordelingsmethodiek op basis van het voorzorgsbeginsel voor vliegen over en nabij conflictgebieden, waarbij meer gewicht wordt toegekend aan onwaarschijnlijke maar catastrofale scenario's. De luchtvaartmaatschappijen ondersteunen ook de invulling die het Kabinet geeft om op internationaal niveau criteria te (laten) ontwikkelen op dit punt door de SSCC.

Op nationaal niveau zal daartoe binnen het convenant met de luchtvaartmaatschappijen worden gewerkt aan het uitwerken en toepassen van de voorzorgsbeginselen bij onzekerheid van snel escalerende conflicten met mogelijk catastrofale gevolgen. De resultaten worden betrokken bij de eerstvolgende evaluatie van het convenant. De zo opgedane ervaringen op nationaal niveau worden door Nederland ingebracht bij de SSCC voor het nader toetsen van door SSCC nog te ontwikkelen criteria.

Mede naar aanleiding van de aanbeveling heeft het SSCC een paper ingediend voor de ICAO High Level Conference on Covid-19 (HLCC), die dit jaar van 12–22 oktober is gehouden.⁷ In het paper kondigt de SSCC aan de internationale aanbevelingen (2 en 3) uit het OVV-rapport van 2021 over te nemen. De inzet van de SSCC is om de toepassing van het voorzorgsbeginsel ten aanzien van onwaarschijnlijke maar catastrofale scenario's in de risicobeoordelingsmethoden uit te werken en de nog te ontwikkelen criteria voor het sluiten van het luchtruim (zie uitvoering aanbeveling 3 hierna) op te laten nemen in de handleidingen van ICAO, waaronder in 'Doc 10084'⁸. De strategie voor het eerst aanpassen van een handleiding is een gebruikelijke methode bij dergelijke complexe en gevoelige onderwerpen. Nadat hiermee in de praktijk is gewerkt en ervaring is opgedaan, kan dat op langere termijn leiden tot verdere aanscherping van de onderliggende standaarden en aanbevolen werkwijzen. Nederland zal zich hiervoor inzetten. De planning voor het aanpassen van Doc 10084 is afhankelijk van het aanleveren van

⁷ Working paper HLCC 2021-WP/219, 29/9/21 (Information Paper).

⁸ Risk Assessment for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones (Doc 10084), 2e editie, ICAO, april 2018.

de resultaten van de diverse werkgroepen binnen de SSCC en het accepteren daarvan door ICAO. De verwachting daarvoor is 2023.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Bij de opening van de HLCC heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een mondiale oproep gedaan om te blijven werken aan betere beheersing van de risico's bij het overvliegen van conflictgebieden met verwijzing naar de aanbevelingen 2 en 3 van de OVV.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/34988

Uitvoering Aanbeveling 3: ontwikkelen van criteria voor het sluiten van het luchtruim

Ten aanzien van het initiatief om in internationaal verband een concreet voorstel te ontwikkelen voor de aanscherping van de verantwoordelijkheid van staten met betrekking tot luchtruimbeheer, zodat duidelijk is in welke gevallen het luchtruim zou moeten worden gesloten, gaat Nederland zich inspannen voor de wijziging van het Verdrag van Chicago. Dit is een complex en langdurig proces. Zonder de instemming van alle 193 verdragsstaten zal de verdragswijziging niet op alle verdragsstaten van toepassing kunnen zijn. Vandaar dat Nederland als eerste stap zich sterk heeft gemaakt dit onderwerp in het werkprogramma van de SSCC op te laten nemen. Hiervoor is een werkgroep binnen de SSCC geformeerd waarin Nederland actief participeert. Deze werkgroep zal op basis van analyse van internationale rapporten en studies over het sluiten van luchtruimen bij conflicten scenario's voor sluiting uitwerken. ICAO wordt gevraagd deze uitgewerkte scenario's op te nemen in een nieuwe revisie van handleiding 'Doc 10084'. De verwachting is dat deze in 2023 gereed kan zijn.

Nadat met de door de SSCC uitgewerkte scenario's voor het sluiten van luchtruimen bij conflicten in de praktijk is gewerkt en ervaring is opgedaan, zal Nederland zich inzetten voor verdere aanscherping van het Verdrag van Chicago en de onderliggende standaarden en aanbevolen werkwijzen. Een kanttekening is hierbij op zijn plaats. Bij de uitvoering van de OVV-aanbeveling moet rekening worden gehouden met het feit dat ICAO ten aanzien van conflictgebieden heeft besloten stappen voor een eventuele aanscherping van het Verdrag pas in overweging te zullen nemen nadat het gehele ICAO-werkprogramma omtrent conflictgebieden is afgerond. Dit is naar verwachting in 2023. Het is om deze reden dat Nederland zich ook blijft inzetten dat het werkprogramma zo snel mogelijk wordt afgerond, waaronder de eerdergenoemde handleiding Doc 9554.

Aanbeveling 4

"Ontwikkel het Europese platform voor informatiedeling en samenwerking inzake conflictgebieden verder door de beschikbare informatie uit te breiden zonder snelheid te verliezen, en door analyse en aanbevelingen aan lidstaten, luchtvaartmaatschappijen en andere belanghebbenden toe te voegen."

Aanbeveling 5

"Verbeter de efficiëntie en effectiviteit van het EU Integrated Aviation Security Risk Assessment proces, zodat Europese informatieberichten (Conflict Zone Information Bulletins) over conflictgebieden sneller gepubliceerd worden en informatie en aanbevelingen bevatten die zijn afgestemd op de operationele behoeften van luchtvaartmaatschappijen."

Hoewel aanbevelingen 4 en 5 gericht zijn aan respectievelijk EASA en DGHOME en DGMOVE geef ik u mee dat het Kabinet deze aanbevelingen steunt en ook de meerwaarde ziet in het verder intensiveren -versnellen- van de Europese

samenwerking, zodat EASA de CZIB's sneller kan uitvaardigen als de situatie daarom vraagt. Consultaties met andere EU-Lidstaten bevestigen dat de wens voor verbetering van de effectiviteit van Europese ondersteuning breed gedeeld wordt. In de praktijk is sinds het neerhalen van vlucht PS752 ook al gebleken dat dat gebeurt; door EASA wordt sneller informatie gedeeld in het Europese netwerk en er vinden vaker ad hoc DGHOME-vergaderingen plaats met de lidstaten bij verhoogde dreigingen. Ook het Europese platform voor informatiedeling en samenwerking inzake conflictgebieden draagt bij aan het verkorten van communicatielijnen en daarmee aan snellere informatiedeling met de luchtvaartmaatschappijen, zoals de OVV zelf ook constateert. Het Kabinet zal zich ervoor inzetten dat deze versnelling van de Europese samenwerking wordt bestendig in de van toepassing zijnde procedures en werkafspraken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/34988

Passagiers vliegen niet alleen met hun nationale luchtvaartmaatschappijen. Het is daarom van belang dat elke verbetering van het systeem waarmee wordt geoordeeld over de risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden bijdraagt aan de vliegveiligheid van alle luchtvaartmaatschappijen, ongeacht het land waar zij geregistreerd zijn. Het instrument of systeem dat daarvoor wordt gebruikt moet een breed draagvlak hebben en gebaseerd zijn op zoveel mogelijk relevante informatie, van zoveel mogelijk bronnen. Lidstaten en luchtvaartmaatschappijen hebben hierin het grootste aandeel; zonder hun betrokkenheid en vertrouwen is er geen informatiedeling mogelijk. Een Europese aanpak garandeert bovendien zoveel mogelijk een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen, doordat de CZIB's openbaar en dus voor iedere luchtvaartmaatschappij wereldwijd, lidstaten en niet-lidstaten en burgers te raadplegen zijn.

Afronding

Samengevat, op internationaal niveau heeft Nederland initiatieven genomen met ICAO en internationale partijen en gaat het kabinet aan de slag met de aanbevelingen die de OVV heeft gedaan. Op Europees niveau blijven wij in gesprek met EASA en DGHOME en DGMOVE over de aan deze organisaties gerichte aanbevelingen van de OVV. Het Kabinet blijft zich inzetten voor verdere verbetering van de effectiviteit van de Europese ondersteuning voor informatiedeling en samenwerking inzake conflictgebieden. Verder wordt samen met de luchtvaartmaatschappijen gewerkt aan het uitwerken en toepassen van het voorzorgsbeginsel in de besluitvorming om wel of niet over een bepaald gebied te vliegen.

Wij hechten eraan te benadrukken dat het Kabinet, samen met nationale en internationale partijen, zich ervoor blijft inspannen de risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden zo goed mogelijk te beheersen. Dit is een continu verbeterproces en de conclusies en aanbevelingen uit het OVV-rapport hebben daaraan bijgedragen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,


Mark Harbers