



Vliegen over conflictgebieden

Met het neerschieten van MH17 heeft het vliegen over conflictgebieden een hoge prioriteit gekregen. Op 17 juli 2014 bleek dat er grote hiaten zaten in de manier waarop over gevaarlijke gebieden gerapporteerd werd. Sindsdien probeert men hier een systeem voor op te zetten, maar dat blijkt nog niet zo makkelijk te zijn.

Tekst: Nick Vording, foto's: Tim Stet

“Alle partijen hebben gedaan wat ze moesten doen”, zegt Joris Melkert, luchtvaartdeskundige aan de TU Delft, over de oorzaak van de ramp. Hij praat daarmee niet goed wat er is gebeurd. Het is een beschuldiging naar alle partijen. “Het collectief heeft gefaald, omdat niemand die extra stap wilde zetten om de ramp te voorkomen.”

Het Verdrag van Chicago staat aan de basis van de moderne luchtvaart. Daarin staat omschreven wie wat moet doen. Dit verdrag uit 1944 is door 191 landen ondertekend. Dat zijn bijna alle landen op aarde, met uitzondering van een paar eilandstaten.

Het land dat overvlogen wordt
In het verdrag staat omschreven wat

de verantwoordelijkheden zijn van landen. Het land dat overvlogen wordt is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor zijn luchtruim. Dat land moet het luchtruim dus ook sluiten wanneer het niet meer veilig is. Maar de vraag is ontstaan of een land dat ook daadwerkelijk doet wanneer er economische en politieke consequenties zitten aan zo'n besluit.

Oekraïne had voorafgaand aan de ramp wel het luchtruim afgesloten tot FL320. Er was militaire activiteit in het gebied en verschillende (militaire) vliegtuigen waren al neergeschoten. Maar omdat die gevechten plaatsvonden op lage hoogte zag men geen reden om het hele luchtruim af te sluiten.

Ook kan de vraag gesteld worden in hoeverre een land nog verantwoor-

delijk kan zijn voor het luchtruim tijdens een invasie of burgeroorlog. Misschien in de juridische zin wel, maar ook hier blijkt de praktijk anders te zijn.

Het land van registratie

Wanneer het land dat overvlogen wordt het luchtruim niet afsluit, ligt de bal bij het land van registratie. In het geval van MH17, Maleisië. De overheid had Malaysia Airlines kunnen verbieden over Oost-Oekraïne te vliegen, maar heeft dat niet gedaan. Maar zij was niet de enige. Geen enkel land heeft voorafgaand aan de ramp een waarschuwing gegeven over het oostelijk deel van Oekraïne.

In het onderzoeksrapport van de OVV staat dat de overheid van Maleisië vragen hierover niet heeft willen beantwoorden. Er is dus niet bekend in hoeverre die overheid kennis had over de situatie in Oekraïne.

Er was geen risico-analyse van het land gemaakt.

Wel heeft Malaysia Airlines in interviews gezegd dat zij van haar overheid geen beveiligingsinformatie over het buitenland kreeg. De Maleisische overheid verzamelt alleen informatie over het binnenland.

De luchtvaartmaatschappij

Wanneer er door overheden geen beperkingen worden opgelegd, is er altijd nog de eigen verantwoordelijkheid van een luchtvaartmaatschappij. Speciaal daarvoor hebben veel maatschappijen een beveiligingsafdeling.

De beveiligingsafdeling van Malaysia Airlines beoordeelt alleen de situatie op de grond, niet in het luchtruim. Malaysia Airlines vliegt niet op Oekraïne en daarom was er geen risicoanalyse van het land gemaakt.

Ook hoeft de beveiligingsafdeling van Malaysia Airlines geen NOTAM's of dreigingen voor buitenlands luchtruim te bestuderen. Zij zegt dat zij daartoe geen verplichting heeft volgens het Verdrag van Chicago (Annex 17).

Alle partijen hebben dus gedaan wat er juridisch van ze verwacht werd, maar duidelijk niet wat er in de echte wereld van ze vereist werd.

Tweede Kamer

Nu moet er een manier gevonden worden om dat juridische gat te dichten. In andere woorden: de verantwoordelijkheid van informatie verzamelen en delen bij iemand neerleggen. De Nederlandse overheid heeft in een brief aan de Tweede Kamer daar al een positie over ingenomen:

“De Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten hebben echter geen wettelijke taak om zelfstandig onderzoek te doen naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart.”

De VNV heeft daar een duidelijke mening over:

“De VNV vindt dat de wet in dienst van de veiligheid moet staan en niet andersom. Het feit dat die wettelijke taak er niet is, maakt niet dat deze er niet zou moeten komen!”

Dat er op dit moment geen wettelijke taak voor de Nederlandse veiligheidsdiensten is, betekent niet dat zij die niet alsnog kunnen krijgen.

En nu?

Elke keuze heeft gevolgen. Wanneer een overheid adviseert om niet over

een ander land te vliegen, kan dat politieke en economische consequenties hebben. Zal er bijvoorbeeld echt een negatief advies over de Zuid-Chinese Zee komen als Nederland op dat moment een handelsmissie in China heeft?

De wetgever moet nu bepalen hoe hiermee om te gaan. Dat komt op vliegers vreemd over. Zij willen het zien gebeuren, en het maakt niet uit hoe en door wie. Als het maar gebeurt.

De bal kan makkelijk doorgespeeld worden.

Maar helaas ligt dat niet zo makkelijk. Omdat zoveel verschillende partijen betrokken zijn bij de internationale luchtvaart, kan de bal makkelijk doorgespeeld worden. Op die manier wijst iedereen naar elkaar en neemt niemand de verantwoordelijkheid op zich. Dat moet nu duidelijk in de wet worden vastgelegd.

Volgens de VNV is de oplossing niet zo ingewikkeld. De keuze moet bij luchtvaartmaatschappijen blijven. Die keuze moet tot stand komen met informatie vanuit de Nederlandse veiligheidsdiensten. Zo blijft de keuze om ergens niet overheen te vliegen zuiver en wordt niet gemotiveerd door politieke of economische motieven. 

