

vliegtechnische zaken

veiligheid

Wat doet Vliegtechnische Zaken?

Elke maand wordt een onderwerp toegelicht waarmee de bestuursafdeling Vliegtechnische Zaken of een van haar commissies, zijnde de Accident Investigation Group, de Security Commissie en de Vliegtechnische Commissie, zich bezighouden. Deze maand is dat het Nederlandse convenant informatiedeling (na MH17).

Dossier MH17

Op 29 juni jl. hebben de Staat der Nederlanden (NCTV, AIVD, MIVD, BuZa en I&M), KLM, Corendon, TUIfly en de VNV een convenant getekend over het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Aanleiding om dit convenant op te stellen was het MH17-incident, waarbij een B777-200 van Malaysia Airlines in de buurt van de Oekraïens/Russische grens op 17 juli 2014 plotseling van de radar verdween. De oorzaak bleek het detoneren van een raketkop, afkomstig van een BUK grond-luchtraketsysteem, boven de linkerzijde van de cockpit.

In dit deel van Oekraïne speelde vanaf april 2014 een gewapend conflict. Vanaf eind april 2014 breidde de strijd zich uit naar het luchtruim. Er werden helikopters, transportvliegtuigen en gevechtsvliegtuigen neergehaald. Op 14 juli werd een Antonov AN-24 en op 17 juli een Sukhoi Su-25 boven dit gebied neergeschoten met middellange-afstand grond-luchtraketten.

Hoewel het toegenomen geweld door (westerse) inlichtingendiensten, politici en diplomaten werd vastgesteld, werd niet onderkend dat daardoor het risico voor de civiele vliegtuigen, die op kruishoogte over het gebied vlogen, toenam. De aandacht was vooral gericht op militaire activiteiten en de geopolitieke gevolgen van het conflict.

Niet alleen Malaysia, maar bijna alle maatschappijen met een vliegroute over dit gebied zijn daar blijven vliegen. Over het algemeen deden maatschappijen dit omdat ze

ervan uitgingen dat het opengestelde luchtruim veilig was en omdat zij niet over informatie beschikten dat deze of andere vluchten gevaar zouden lopen.

Wat doet VNV-VTZ

Er is dus hier aangetoond, dat 'we' er niet automatisch vanuit mogen gaan dat een opengesteld luchtruim ook veilig is. Luchtvaartmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor het bepalen van hun vliegroutes en moeten daartoe een risicobeoordeling maken, rekening houdend met onzekerheden en risicoverhogende factoren.

Om een adequate risicobeoordeling te maken moeten luchtvaartmaatschappijen over goede, accurate en relevante dreigingsinformatie beschikken. In de basis zijn zij zelf verantwoordelijk om deze informatie in te winnen. Echter, alle niet-openbare informatie kunnen maatschappijen niet inwinnen omdat ze er niet over kunnen beschikken. Dit is informatie die bijna per definitie eigendom is van inlichtingendiensten en overheden. In Nederland staat de Wet op de Inlichtingen en Veiligheidsdiensten (WIV) toe dat dit soort informatie gedeeld kan worden met betrokken partijen.

In Nederland zijn partijen bijeengekomen om een convenant op te stellen om het delen van informatie te borgen. Er werd een expertgroep opgezet waarin alle niet-openbare, voor de burgerluchtvaart relevante dreigingsinformatie in een vertrouwelijke setting wordt gedeeld en besproken. De groep komt twee maal per jaar bijeen, maar kan ook ad hoc bijeenkomen in geval van een acute, concrete of gerichte dreigingssituatie.



Er geldt hier een haal- en brengplicht voor alle aanwezigen. Dat betekent dat maatschappijen de hun ter beschikking staande dreigingsinformatie, en de keuzes omtrent vliegroutes over conflictgebieden, hier delen. De overheid deelt de haar ter beschikking staande dreigingsinformatie, waarvan zij op basis van een analyse van oordeel is dat deze duidt op een mogelijk risico voor de luchtvaartveiligheid.

De overheid (AIVD en MIVD) ziet voor zichzelf geen taak of bevoegdheid om onderzoek te doen naar vliegveiligheid in buitenlands luchtruim op buitenlandse luchthavens. De informatie moet dus als 'bijvangst' komen van andere onderzoeken.

Stand van zaken

De VNV had hier graag een actievere rol van de overheid gezien; informatie niet als bijvangst maar er proactief naar op zoek. De VNV heeft gepleit voor procedures om meer focus te krijgen voor de luchtvaartsector en er zorg voor te dragen dat alle relevante informatie ook daadwerkelijk bij de vertegenwoordigers komt.

De VNV vindt het in ons aller belang dat er primair een goede informatie-uitwisseling wordt vastgelegd tussen overheid en maatschappijen. Immers, alleen op basis van goede en zo compleet mogelijke informatie kun je een risicoanalyse maken.

Het delen van informatie, al dan niet geheim, is zeer complex en politiek gevoelig. De VNV ziet het convenant als een eerste stap in de goede richting. Als lid van de stuurgroep zal de VNV toezicht houden op het goed functioneren van het convenant.

De volgende uitdaging is om iets dergelijks in internationaal verband af te spreken. Er zijn op EU-niveau al enkele voorstellen. De toekomst gaat uitwijzen of hier gangbare wegen te vinden zijn.

