



Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

position paper

Vliegen in en over conflictzones

Position paper in opdracht van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

| Februari 2015

De tragische aanslag op vlucht MH17 leidde ertoe dat de VNV door een veelheid aan partijen in binnen- en buitenland werd benaderd met vragen en zorgen over het vliegen van, over en naar gebieden waar conflicten zijn, maar ook over het verzamelen en delen van beschikbare informatie.

De VNV wil het proces van informatieverzameling en risico-inschatting zo inrichten dat in de toekomst een verantwoorde, eenduidige en evenwichtige risicoafweging gemaakt kan worden. Dit moet dan gebeuren door de juiste partijen, voor het vliegen in en over conflictzones, op basis van informatie aangeleverd door de juiste aanwezige bronnen.

De uiterst ruwe wake-up call die MH17 teweegbracht bewijst dat de internationale burgerluchtvaart voortdurend bedreigd wordt door uiterst geavanceerde wapens met toenemende capaciteit. Om dit effectief te bestrijden moeten zowel de potentiële dreiging als het potentiële risico worden geïdentificeerd, begrepen en geadresseerd. Daarbij moet rekening worden gehouden met internationale, nationale en lokale omstandigheden, evenals met de intenties en mogelijkheden van terroristische en andere groeperingen.

Het land dat overvlogen wordt is primair verantwoordelijk om een veilig luchtruim aan te bieden voor burgerluchtvaartverkeer. Mogelijk is het voor soevereine staten om zeer diverse redenen moeilijk te besluiten om (delen van) het luchtruim te sluiten. Hiermee moet ernstig rekening gehouden worden.

De volgende uitgangspunten zijn van belang:

- Het vliegen in en over gebieden waar (gewapende) conflicten plaatsvinden en/of (politieke) onrust is, kan een onvermijdelijke aantasting van safety en security met zich meebrengen. Enkel na een zorgvuldige dreigings- en risicoanalyse kan besloten worden dat het desondanks verantwoord is in of boven een dergelijk gebied te opereren.
- Het is noodzakelijk en essentieel dat alle relevante safety en security informatie, al dan niet geheim, wordt verzameld, gewogen en uitgewisseld met alle stakeholders in de burgerluchtvaart.
- Nationale overheden dienen in dit proces een formele en actieve rol te hebben.
- AOC-houders moeten in hun analyses ondersteund worden door de overheid.
- De genomen maatregelen mogen niet onder invloed staan van commerciële of politieke belangen.

De VNV vindt dat dit bereikt kan worden op de volgende manieren.

Proces binnen Nederland

De Nederlandse overheid moet verantwoording nemen voor de beveiliging van Nederlandse burgerluchtvaartuigen in binnen- en buitenland langs de volgende lijnen:

1. De overheid moet alle relevante informatie ten aanzien van security aspecten verzamelen over alle landen waarover en waarnaar Nederlandse AOC-houders vliegen en/of zouden kunnen uitwijken, rekening houdend met noodprocedures zoals motorstoring of verlies van cabinedruk.
2. De overheid moet gebaseerd op deze informatie een dreigingsanalyse maken. Hierin worden per dreiging de waarschijnlijkheid en de mogelijke gevolgen gewogen.
3. De overheid moet een platform leiden dat gebaseerd op deze dreigingsanalyse een risicoanalyse maakt.

Dit platform moet bestaan uit security deskundigen vanuit de luchtvaartsector (overheidspartijen en vertegenwoordigers namens stakeholders in de luchtvaart, zoals verkeersvliegers). In dit platform wordt alle beschikbare informatie uitgewisseld en gewogen met het doel te bepalen wat het risico is en of dit risico met de huidige maatregelen is afgedekt. Als er rest-risico's zijn, kunnen aanvullende maatregelen worden geadviseerd of verplicht, afhankelijk van het risico.

4. De AOC-houders moeten in staat zijn een eigen evaluatie te maken. Hiervoor dienen zij te beschikken over bovengenoemde dreigings- en risicoanalyse.
5. Dreigingsanalyse en risicoanalyse moeten gedaan worden volgens internationaal vastgestelde richtlijnen.

Proces internationaal

1. Overheden moeten actief informatie uitwisselen met andere landen als de veiligheid van de burgerluchtvaart in het geding is.
2. Overwogen kan worden om een systeem te creëren waarbij real time wereldwijd voor operators inzichtelijk is welk land welke (aanvullende) maatregelen heeft genomen ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Positie van de gezagvoerder

De gezagvoerder moet alle relevante informatie ter beschikking staan die hij nodig acht voor de uitvoering van zijn vlucht. De gezagvoerder heeft namelijk de ultieme verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vliegtuig, de bemanning, de passagiers en de goederen daarin.



¹ Zie: ICAO Aviation Security Global Risk Context Statement en ICAO Doc 8973 (Security Manual).

Andere zaken die in dit kader overwogen moeten worden en tevens bij de vluchtuitvoering besproken moeten worden zijn:

- het bekijken van de procedures in geval van onderschepping of verlies van communicatie, rekening houdend met noodprocedures zoals motorstoring of verlies van cabinedruk.
- het beschikbaar zijn van adequate communicatiemogelijkheden.
- eventueel extra brandstof om uit het gebied te kunnen uitwijken.
- Indien een start of landing in een dergelijk gebied moet worden gemaakt moet bovendien:
 - extra brandstof worden meegenomen om eventueel uit dit gebied te kunnen vliegen zonder te tanken;
 - een aangepaste Minimum Equipment List (MEL).

De operatie

De VNV adviseert aan de bemanning om tijdens het vliegen in de nabijheid van, over en naar gebieden waar (gewapende) conflicten of onrust zijn:

- in continu contact te blijven met de plaatselijke verkeersleiding;
- het continu monitoren van de internationale noodfrequentie 121.50 MHz;
- beschikking hebben van adequate communicatiemogelijkheden tussen maatschappij en vliegtuig;
- in geval van landing in een dergelijk gebied moet voordat de daling wordt ingezet een actuele status update worden gevraagd aan de maatschappij;
- zich te vergewissen dat de weerradar, transponder en hoogtemeter altijd aanstaan en werken;
- in geval van contact met of onderschepping door militaire vliegtuigen zullen de instructies, indien praktisch en veilig, zo veel mogelijk opgevolgd moeten worden, terwijl ondertussen de verkeersleiding en de maatschappij hierover worden geïnformeerd.

Tot slot

De aanslag op vlucht MH17 heeft ervoor gezorgd dat veel partijen nu erg actief zijn op het security aspect van de vliegveiligheid, ook de VNV. Het gevaar is dat de aandacht weer langzaam wegebt, zonder dat er structureel en formeel procedures wijzigen van de dreigings- en risicoanalyse, informatievergaring en uitwisseling tussen overheden en Nederlandse AOC-houders.

Daarom zal de VNV waken over een goed en duidelijk vervolg, waarbij een veel nadrukkelijker, meer bindende formele rol voor de overheid moet worden nagestreefd.

Daarnaast zal de VNV, ook in internationaal verband, blijven wijzen op de ultieme verantwoordelijkheid van de gezagvoerder om die maatregelen te nemen die hij nodig acht voor een veilige uitvoering en continuering van de vlucht. 