

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 1658

Vragen van de leden **Visser** en **Ten Broeke** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *vliegen boven conflictgebieden* (ingezonden 5 april 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 april 2017).

**Vraag 1**

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Het succes van Qatar Airways zit niet in staatssteun»?<sup>1</sup>

**Antwoord 1**

Ja.

**Vraag 2**

Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de heer Swagerman dat de internationale afspraken over vliegen boven conflictgebieden niet zijn verbeterd? Wat vindt u van deze uitspraak? Deelt u zijn stellingname? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 2**

Ja, hiervan heb ik kennisgenomen. Ik deel de mening van de heer Swagerman niet. In mijn antwoorden op onderstaande vragen licht ik dit nader toe.

**Vraag 3**

Deelt u de mening van de heer Swagerman dat de oplossing van de International Civil Aviation Organization (ICAO) niets heeft opgeleverd? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 3**

Deze mening deel ik niet. In mijn antwoorden op onderstaande vragen licht ik dat nader toe.

<sup>1</sup> Website NRC, 1 april 2017 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2017/03/31/het-succes-van-qatar-airways-zit-niet-in-staatssteun-7795499-a1552747>)

#### Vraag 4

Klopt het dat de eerste maatregelen van de ICAO op zijn vroegst pas in 2018 kunnen ingaan? Zo ja, welke versnelling kan worden aangebracht en welke andere maatregelen volgen later? Kunt u hierbij ook ingaan op de uitvoering van de motie-Elias?<sup>2</sup>

#### Antwoord 4

ICAO heeft diverse besluiten genomen op het gebied van conflict zones. Tijdens de algemene ledenvergadering van ICAO in september/oktober 2016 zijn de voorstellen uit een Europees (door Nederland opgesteld) Working Paper aanvaard (zie mijn brief van 6 oktober jl Kamerstuk 24 804, nr. 92). Veel voorstellen richten zich op aanpassingen van verschillende bijlagen (Annexen) bij het Verdrag van Chicago inzake de regels voor de internationale burgerluchtvaart. Deze werkzaamheden verlopen via de verschillende overleggroepen voor de ICAO annexen.

Concreet is de stand van zaken ten aanzien van de diverse onderdelen de volgende:

- De door Nederland ingediende voorstellen om de regels voor de passagiers lijst aan te passen (ICAO Annex 9) liggen bij de ICAO Raad voor ter besluitvorming in juni met beoogde invoering per oktober 2017.
- Voorstellen van Nederland ter ondersteuning van de uitvoering van adequate risico beoordeling door staten en luchtruimgebruikers (ICAO Annex 17) zijn reeds overgenomen. Er is een richtsnoer gemaakt voor het uitvoeren van risicoanalyses voor overvliegen van conflictgebieden, zowel voor lidstaten, bij beoordeling van sluiting, als voor luchtvaartmaatschappijen bij hun risicobeoordeling voor het plannen van vluchten.
- In mei wordt een voorstel van Nederland voorgelegd aan een ICAO overleg (Annex17), om lidstaten te verplichten om relevante informatie te delen met sectorpartijen ten behoeve van het adequaat uitvoeren van hun risico analyse voor het overvliegen van conflictgebieden. Als het overleg dit steunt wordt het verwerkt in een amendement voor Annex 17. Dit amendement moet uiteindelijk door de ICAO Raad worden goedgekeurd.
- Tevens zijn voorstellen ingediend voor aanpassing van ICAO Annex 13 (ongevalsonderzoek) voor het beter beschrijven van verantwoordelijkheden bij uitbesteden van een veiligheidsonderzoek aan een ander land en voor de bewaarplicht van gegevens. Deze voorstellen komen medio dit jaar in behandeling in de desbetreffende ICAO overleggen.
- Ook zijn voorstellen ingebracht dat luchtvaartmaatschappijen in hun veiligheidsmanagementsysteem een risicobeoordeling voor conflictzones dienen op te nemen (ICAO Annex 19). Aan de implementatie hiervan wordt binnen ICAO thans gewerkt. Dit amendement moet uiteindelijk door de ICAO Raad worden goedgekeurd.

Over de uitvoering van de motie-Elias heb ik uw Kamer nader geïnformeerd in de verzamelbrief dd. 19 april 2017. Nederland heeft bovendien een expert gedetacheerd bij ICAO om het werk van ICAO te helpen uitvoeren en te versnellen. De exacte invoeringsdatum van ICAO besluiten verschilt per onderwerp en wordt per geval door de ICAO Raad besloten.

#### Vraag 5

Hoe verhouden de uitspraken van de heer Swagerman zich tot het convenant inzake het delen van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart? Kunt u ingaan op de concrete voortgang van dit convenant?

#### Antwoord 5

De werking van het Convenant wordt door alle deelnemers van de expert-groep, die uitvoering geeft aan het Convenant, als positief ervaren. Zoals in het Convenant is vastgelegd vindt een formele evaluatie dit jaar voor de zomer plaats. De Tweede Kamer zal vervolgens over de uitkomsten worden geïnformeerd.

Naast de nationale informatie-uitwisseling op basis van het Convenant wordt er ook op Europees niveau informatie uitgewisseld. Deze Europees gecoördineerde activiteiten zijn vormgegeven op basis van het Europese High Level Report on Conflict Zones dat tijdens het Nederlands voorzitterschap van de

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 341

EU in 2016 is gepresenteerd (zie mijn brief van 17 maart 2016, Kamerstuk 33 997, nr. 82). EASA, het EU luchtvaartveiligheidsagentschap geeft informatie bulletins uit over conflictgebieden (CZIB). De EASA Basis Verordening moet een formele juridische basis voor de rol van EASA gaan verschaffen. De Europese Raad en het Europees parlement onderhandelen thans om tot een gemeenschappelijke tekst te komen. Naar verwachting zal dit in 2017 besloten worden.

#### Vraag 6

Kunt u ingaan op de uitvoering van de motie-Ten Broeke c.s. inzake een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem voor luchtvaartmaatschappijen?<sup>3</sup> Wat is de stand van zaken? Is er voortgang geboekt? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Door Nederland zijn medio 2016 voorstellen gepresenteerd in ICAO gericht op het in de regelgeving opnemen van expliciete aandacht voor conflictgebieden in de risicobeoordeling in het veiligheidsmanagementsysteem van luchtvaartmaatschappijen. Dit is geaccepteerd. Aan de implementatie hiervan wordt binnen ICAO thans gewerkt. Verplichtende certificering van een dergelijk veiligheidssysteem vonden veel lidstaten echter, vanwege de additionele bureaucratistische belasting, een stap te ver. Zodra ICAO de regels heeft aangevuld ligt het in de verwachting dat deze doorvertaald worden in EU-regelgeving. Dit biedt de kans om luchtvaartmaatschappijen te toetsen op een adequate implementatie van deze regels, met aandacht voor conflictgebieden. Bij in gebreke blijven kunnen indien nodig, luchtvaartmaatschappijen op de Europese veiligheidlijst geplaatst worden waardoor de toegang tot het Europese luchtruim ontzegd wordt. Over de voortgang van de motie Ten Broeke is de TK tevens geïnformeerd in de brief aan de Tweede Kamer van 26 mei 2016 (Kamerstuk 24 804, nr. 89) en in de verzamelbrief van 19 april 2017).

#### Vraag 7

Kunt u, gezien het feit dat u tijdens het AO Luchtvaart d.d. 1 juni 2016 aangaf dat er wordt gewerkt aan een risicobeoordeling voor conflictgebieden, passagierregistratie en bewaarplicht van gegevens, toelichten hoe de verdere uitwerking hiervan verloopt in de ICAO-raad?

#### Antwoord 7

Zie vraag 4.

#### Vraag 8

Welke (juridische) middelen kunnen worden ingezet om landen ertoe te bewegen (delen van) hun luchtruim te sluiten in geval van conflict? Klopt het dat er geen nieuw instrumentarium bij gekomen is? Zo ja, wat is hiervoor de verklaring? Wat is de inzet van Nederland in dezen?

#### Antwoord 8

Landen zijn soeverein ten aanzien van het sluiten en openstellen van hun luchtruim. Dit is een van de grondbeginselen van het ICAO Verdrag. Door aanvaarding van het lidmaatschap van ICAO verplichten landen zich er zorg voor te dragen dat de veiligheid in hun luchtruim is gegarandeerd en dienen zij maatregelen te nemen om die veiligheid te borgen, zo nodig door (delen van) hun luchtruim te sluiten.

Tijdens de algemene ledenvergadering van ICAO in september/oktober 2016 zijn de voorstellen uit een Europees (door Nederland opgesteld) Working Paper aanvaard (zie mijn brief van 6 oktober jl Kamerstuk 24 804, nr. 92). Op basis van het Nederlands voorstel zal tot regelgeving moeten worden gekomen voor o.a. de verantwoordelijkheid van de lidstaat zijn luchtruim te sluiten als de veiligheid niet kan worden gegarandeerd. Daarbij dient ook de afstemming tussen militaire en civiele autoriteiten te worden verbeterd. ICAO zal dit jaar met een voorstel komen ter invulling van het besluit van de algemene ledenvergadering. Het Ministerie van IenM volgt nadrukkelijk of dit

<sup>3</sup> Kamerstuk 33 997, nr. 75

voorstel afdoende geformuleerd zal zijn en zal zo nodig aanvullende voorstellen doen.

De Algemene Vergadering heeft tevens gehoor gegeven aan het verzoek om, indien de bestaande mogelijkheden onvoldoende zijn, te bezien of het Verdrag van Chicago moet worden aangepast om een verplichte sluiting van het luchtruim af te dwingen.

#### Vraag 9

Kunt u aangeven welke afspraken er zijn gemaakt in internationaal verband om invulling te geven aan de aanbevelingen uit het OVV-rapport inzake het vliegen boven conflictgebieden de afgelopen drie jaar? Wat is de inzet van Nederland bij deze en andere afspraken? Vindt u dat deze afspraken voldoende tegemoetkomen aan de OVV-aanbevelingen? Zo nee, wat is dan uw inzet? Zo ja, kunt u dat nader toelichten?

#### Antwoord 9

De afspraken uit het OVV rapport over vliegen over conflictgebieden richten zich voor het grootste deel op ICAO en daarnaast op IATA en Nederland. In mijn brieven aan de Kamer van 26 mei 2016 en 6 oktober 2016 (Kamerstukken 24 804, nr. 89 en 24 804, nr. 92) ben ik uitgebreid ingegaan op de inzet en resultaten van de Nederlandse inzet in ICAO. De laatste stand van zaken heb ik in de vragen 4 en 8 nader toegelicht.

Wij blijven ons inzetten om bij ICAO de genomen besluiten en initiatieven verder te brengen. Om druk op de ketel te houden heeft Nederland een expert bij ICAO gedetacheerd per 1 januari 2017 om ICAO te helpen het werkprogramma uit te voeren en de activiteiten bij ICAO te versnellen. Zoals in vraag 5 toegelicht heeft Nederland zich ook op nationaal en Europees niveau actief ingezet voor het verbeteren van het delen van informatie over conflictgebieden.