



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Overvliegen conflictgebieden







Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

## **Overvliegen conflictgebieden**

Datum                      13 oktober 2020



## Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8, Den Haag  
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLeNT



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Aanleiding</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Organisatieomschrijving</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Onderzoeksmethode</b>	<b>10</b>
4.1	Afbakening	
4.2	Dataverzameling	
<b>4</b>	<b>Scheiding</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Convenant</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Hoofdvraag</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>Samenvatting en conclusies</b>	<b>21</b>

## 1 Aanleiding

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gevraagd om een onderzoek naar de werking van het veiligheidsmanagementsysteem in relatie tot het vliegen over conflictgebieden. Dit deed zij schriftelijk op 18 februari 2020 in een brief aan de inspecteur-generaal van de ILT.

Het gaat daarbij om de vraag in hoeverre het veiligheidsmanagementsysteem functioneert. De ILT heeft onderzocht hoe besluitvorming procedureel tot stand komt en of dat zorgvuldig gebeurt.

Het onderzoek dat van maart tot en met mei 2020 plaatsvond, bestond mede als gevolg van de coronamaatregelen uit een schriftelijke uitvraag met het verzoek deze volledig en naar waarheid in te vullen. In totaal werkten de 11 belangrijkste Nederlandse luchtvaartmaatschappijen aan het onderzoek mee.

### Onderwerp

Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk om de gevaren en risico's in kaart te brengen voordat zij besluiten al dan niet over conflictgebieden te vliegen.

Om onderbouwde gevaar- en risicoanalyses uit te kunnen voeren, moeten Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in het bezit zijn of komen van valide inlichtingen en informatie over die conflictgebieden en het bijbehorende luchtruim. De verzamelde informatie verwerken Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vervolgens in het eigen veiligheidsmanagementsysteem. De informatie die voortkomt uit dit systeem, leidt tot het inschatten van gevaren en risico's. Ze is essentieel voor het besluit van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen om al dan niet over conflictgebieden te vliegen.

### De hoofdvraag van het onderzoek is dan ook:

Op welke wijze stellen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zeker dat de werking van hun veiligheidsmanagementsystemen in relatie tot vliegen over conflictgebieden op orde is?



## 2 Organisatieomschrijving

Het onderzoek beperkt zich tot Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (houders van een Air Operator Certificate (AOC) die zich bezighouden met internationaal vervoer. De luchtvaartmaatschappijen die binnen de scope van dit onderzoek vallen zijn in willekeurige volgorde:

- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)
- Martinair
- Transavia
- Corendon Dutch Airlines B.V.
- TUI Nederland N.V.
- Exxaero B.V.
- JetNetherlands
- CHC Helicopters Netherlands B.V.
- KLM Cityhopper
- Heli Holland
- AIS Netherlands

## 3 Onderzoeksmethode

### 3.1 Afbakening

De ILT heeft het onderzoek uitgevoerd onder de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die vergunning hebben om wereldwijd vervoer te mogen verzorgen. Dat zijn luchtvaartmaatschappijen die het convenant van 30 juli 2016 hebben ondertekend, maar het onderzoek betreft ook niet-convenantdeelnemers.

Het onderzoek beperkt zich tot de werking van het veiligheidsmanagement-systeem in relatie tot het al dan niet overvliegen van conflictgebieden. Omdat de ILT geen deelnemer is aan het convenant en daarom geen toegang heeft tot de beschikbare bronnen, is het voor de ILT niet mogelijk is om uitspraken te doen over de kwaliteit van de dreigingsinformatie.

### 3.2 Dataverzameling

De kabinetsmaatregelen na de uitbraak van het coronavirus hebben de ILT genoodzaakt het onderzoek uit te voeren via een vragenlijst. Hoofdstuk 6 bevat de schriftelijke antwoorden zoals ontvangen van luchtvaartmaatschappijen.

## 4 Scheiding

De luchtvaartmaatschappijen die binnen dit onderzoek vallen, zijn onderverdeeld naar;

- Convenantdeelnemers die een zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis hebben met de KLM (in casu KLM Cityhopper, Transavia en Martinair), opererend met vaste-vleugelvliegtuigen.
- Convenantdeelnemers zonder zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis met de KLM (in casu Corendon Dutch Airlines B.V. en TUI Nederland N.V.), opererend met vaste-vleugel-vliegtuigen.
- Luchtvaartmaatschappijen die geen convenantdeelnemer zijn en geen zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis hebben met de KLM. Daarbij gaat het om de kleinere luchtvaartmaatschappijen zoals Jet Netherlands, Exxaero B.V. en AIS opererend met vaste-vleugel-vliegtuigen. En om CHC Helicopters Netherlands B.V. en Heli Holland, opererend met hefschroefvliegtuigen).

## 5 Convenant

Op 30 juni 2016 hebben de Staat de Nederlanden, KLM (mede namens KLM Cityhopper, Transavia en Martinair), Corendon Dutch Airlines B.V., TUI Nederland B.V. en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers een convenant gesloten over het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Mede op basis van deze informatie kunnen de luchtvaartmaatschappijen een gevaar- en risicoanalyse maken voor een veilige vluchtuitvoering.

*De overheidspartijen die dit convenant ondertekenden zijn:*

- De minister van Veiligheid en Justitie, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, hierin vertegenwoordigd door de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid,
- De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, hierin vertegenwoordigd door de directeur- generaal van de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst,
- De minister van Defensie, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, hierin vertegenwoordigd door de directeur Juridische Zaken, en
- De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, hierin vertegenwoordigd door de directeur Luchtvaart.

*Deze definities zijn bij het convenant van belang:*

1. Dreigingsinformatie. Deze informatie stelt de partijen in staat om op basis van analyse te kunnen beoordelen of er een risico is voor de luchtvaartveiligheid.
2. Expertgroep. De 'expertgroep dreigingsinformatie burgerluchtvaart', heeft tot taak niet-openbare dreigingsinformatie te delen die relevant is voor de burgerluchtvaart. Deze informatie wordt verwerkt in het veiligheidsmanagementsysteem van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen. Deze luchtvaartmaatschappijen zijn onderling verplicht om veiligheidsrelevante routeinformatie met elkaar te delen.
3. Stuurgroep. De 'stuurgroep dreigingsinformatie burgerluchtvaart' heeft tot taak toe te zien op een goede uitvoering van het convenant en bij te sturen, als hiertoe aanleiding is. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van alle deelnemende partijen.

Dit betekent dat drie van de elf luchtvaartmaatschappijen direct convenantdeelnemer zijn en conform de gemaakte convenantafspraken dreigingsinformatie delen. Drie vergunninghouders zijn indirect verbonden, omdat zij door een zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis worden vertegenwoordigd door de KLM.

Vijf luchtvaartmaatschappijen zijn geen convenantdeelnemer en hebben geen zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis met de KLM.

Bij de presentatie van de resultaten, maakt het onderzoek steeds onderscheid tussen convenantdeelnemers (inclusief de zakelijke partners, hierna te noemen KLM-partners) en niet-convenant deelnemers. KLM-partners hebben een contract met KLM Security Services voor ondersteuning, advies en het geven van richting aan de Safety Review Board. Dat geldt ook voor de uitvoering op het gebied van (inter-)nationale wet/regelgeving. Dit alles is

vastgelegd in het Air Carrier Security Program, het Security Manual en andere relevante handboeken.

Onderdeel daarvan is het geven van advies over vliegroutes.

*Om dit te kunnen doen vertegenwoordigt KLM de partners:*

- In overleggen met de Nederlandse overheid op het gebied van beveiliging, zoals bijvoorbeeld in de Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS) en de Werkgroep Beveiliging en Terrorisme (WBT).
- Bij internationale autoriteiten op het gebied van veiligheid en deelname aan internationale raadplegingen van belanghebbenden zoals de International Air Transport Association (IATA) en de Association of European Airlines (AEA).

*Verder informeert en adviseert KLM Security Services de partners:*

- Bij problemen die zich op deze gebieden voordoen.
- Over nationale en internationaal veiligheidsvoorschriften.
- Over eventuele beleids- en procedurele wijzigingen van toepassing voor Martinair, inclusief beveiligingsvraagstukken met het Amerikaanse Transportation Security Administration (TSA).

## 6 Hoofdvraag

Op welke wijze stellen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zeker dat de werking van hun veiligheidsmanagementsystemen in relatie tot vliegen over conflictgebieden op orde is?

### Deelvragen

- Op welke wijze stelt u in uw operatie vast of er sprake is van een conflictgebied?
- Hoe gaat u om met conflictgebieden?
- Welke actie wordt ondernomen als er sprake is van een conflictgebied en waar staat dit beschreven?
- Hoe bepaalt u wat een conflictgebied is (welke info is beschikbaar)? Welke rol speelt het Conflict Zone Information Bulletin (CZIB) hierin?
- In welke systemen en/of procedures staat het begrip conflictgebied beschreven?
- Waarop is besluitvorming gebaseerd bij de afweging om al dan niet over conflictgebieden te vliegen?
- Welke informatie wordt gebruikt voor het voeren van het veiligheidsmanagementsysteem bij een afweging en besluit om al dan niet over aangewezen conflictgebieden te vliegen?
- Wie is verantwoordelijk voor het voeren van het veiligheidsmanagementsysteem?
- Wie is verantwoordelijk voor het besluit hoe omgegaan moet worden met het resultaat van de verwerking van de betreffende informatie uit het veiligheidsmanagementsysteem?
- Hoe wordt het besluit gecommuniceerd?
- Hoe wordt geborgd dat de (inschatting van) de (mitigerende) maatregelen waartoe besloten is, doorlopend juist zijn?
- Hoe wordt geborgd dat aanvullende informatie wordt verwerkt door het veiligheidsmanagementsysteem en eventueel tot bevestiging of aanpassing van de (mitigerende) maatregelen waartoe besloten is?
- Wordt beschikbare (veiligheids-) informatie met betrekking tot het overvliegen van conflictgebieden gedeeld met (andere) Nederlandse luchtvaartmaatschappijen?

## **6.1 Op welke wijze stelt u in uw operatie vast of er sprake is van een conflictgebied?**

### *Convenantdeelnemers*

KLM onderhoudt relaties met vele overheidsdiensten in binnen- en buitenland en beschikt daarnaast over diverse bronnen om zoveel mogelijk informatie te vergaren om onderbouwd gevaren en risico's in te kunnen schatten in het KLM-veiligheidsmanagementsysteem. Overheid en luchtvaartmaatschappijen delen en bespreken alle relevante dreigingsinformatie actief in de expertgroep. Luchtvaartmaatschappijen gebruiken deze informatie in de risicoanalyses die zij uitvoeren. De informatie waarover de overheid beschikt, gebruiken luchtvaartmaatschappijen om informatie uit andere bronnen te valideren en bij te stellen.

### *Niet-convenantdeelnemers*

Deze luchtvaartmaatschappijen zijn op zichzelf aangewezen om te bepalen wat conflictgebieden zijn. Zij raadplegen (semi-)open bronnen om informatie over conflictgebieden te verzamelen. Aanvullend zijn de eigen netwerken belangrijke bronnen.

## **6.2 Hoe gaat u om met conflictgebieden?**

### *Convenantdeelnemers*

De KLM vliegt vanuit bedrijfspolicy in beginsel niet over luchtruimen die enig gevaar zouden kunnen opleveren voor de vliegtuigen. Bovenop de NOTAMS van overheden (Notice to Airmen) hanteert KLM een veiligheidsmanagementsysteem aan de hand waarvan het bedrijf een eigen aanvullende afweging maakt. Deze aanvullende afweging resulteert dan in een stringenter beleid dan de NOTAM-beperkingen.

Naast de KLM, vermijden alle luchtvaartmaatschappijen het vliegen door luchtruimen die enig gevaar zouden kunnen opleveren voor hun vliegtuigen.

Daarnaast worden de conflictgebieden die in de operatiegebieden liggen continu gemonitord. Dit worden 'monitored areas' genoemd. Restricties en instructies staan vermeld in de operation manuals of in autonome procedures. Ook worden de conflictgebieden buiten de 'monitored areas' gevolgd, zij het minder intensief.

### *Niet-convenantdeelnemers*

Zij bepalen wat een conflictgebied precies inhoudt aan de hand van de (semi-)open bronnen en eigen informatienetwerken. Daarbij schatten zij risico's in die de vliegveiligheid in gevaar zouden kunnen brengen. Ook maken ze gebruik van gevaar- en risico-identificatieprocessen, als onderdeel van het Safety Management Systeem.

## **6.3 Welke actie wordt ondernomen als er sprake is van een conflictgebied en waar staat dit beschreven?**

### *Convenantdeelnemers*

Voor conflictgebieden waar de vliegoperaties plaatsvinden of plaats gaan vinden, wordt een minimumhoogte bepaald waarboven het veilig is te opereren. Dat gebeurt op basis van informatie van besloten overheidsbronnen, de Europese Commissie, de

soorten wapensystemen die in de conflictgebieden gebruikt worden, de internationale werkgroep conflictgebieden. Verder zijn restricties van luchtvaartautoriteiten relevant zoals de Federal Aviation Authority (FAA) en de Civil Aviation Authority United Kingdom (CAA UK).

De KLM monitort permanent de veiligheid van de routenetwerken. Vervolgens beoordelen de operationele verantwoordelijken de impact op de vlucht uitvoerig, mede aan de hand van securityadvies. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot het opleggen van operationele restricties of aanpassingen van procedures.

Als het onmogelijk is om te bepalen wat veilige vlieghoogtes zijn, dan mijdt de maatschappij dit gebied in zijn geheel. Het bedrijf vermijdt risico's en dekt ze af zoveel als redelijkerwijs mogelijk en aanvaardbaar is. Het Safety Management System is daar cruciaal bij.

Dit soort operationele zaken is op managementniveau belegd in het Security & Safety Board van de luchtvaartmaatschappijen, zoals beschreven in operationele procedures.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

Zij maken gebruik van het Safety Management System. Uitkomsten hiervan en besluitvorming hierover worden besproken op managementniveau in de Safety Action Groups (SAG's). Deze bepalen welke acties nodig zijn. De procedures staan beschreven in operation manuals.

### **6.4 Hoe bepaalt u wat een conflictgebied is (welke info is beschikbaar)? Welke rol spelen Conflict Zone Information Bulletins (CZIB's) van EASA hierin?**

#### *Convenantdeelnemers*

Zij hanteren het Security Management Systeem, als onderdeel van het veiligheidsmanagement-systeem, om gevaren en risico's doorlopend te inventariseren, te analyseren en te beoordelen.

Informatie uit Conflict Zone Information Bulletins (CZIB's) is een valide bron in het KLM-veiligheidsmanagementsysteem. KLM AV (Security) neemt CZIB's mee in beschouwing bij het vaststellen van conflictgebieden.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

Zij maken gebruik van open bronnen, zoals de Conflict Zone Information Bulletins (CZIB's) van de European Union Safety Agency (EASA). Daarnaast spelen ook de media een rol van belang in het verstrekken van informatie.

### **6.5 In welke systemen en/of procedures staat het begrip conflictgebied beschreven?**

#### *Convenantdeelnemers*

Dit staat beschreven in operation manuals, specifieke procedures en protocollen. KLM hanteert de definitie van ICAO DOC 10084.

De systemen en procedures staan beschreven in het Air Carrier Security Programme (ACSP), het Security Manual (SM) en Contingency Procedures.



Convenantdeelnemers die een zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis hebben met de KLM (KLM Cityhopper, Transavia en Martinair) leunen op de KLM-systemen en procedures.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

Dit staat beschreven in daarvoor bestemde operation manuals, specifieke procedures en protocollen. Ook wordt verwezen naar Airline Security Programmes (ASP).

### **6.6 Waarop is besluitvorming gebaseerd bij de afweging om al dan niet over conflictgebieden te vliegen?**

#### *Convenantdeelnemers*

Zij baseren besluiten op alle beschikbare, valide informatie over de (militair) offensieve mogelijkheden en de kwetsbaarheden van vliegroutes over de conflictgebieden.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

Besluitvorming stoelt op (semi-)open bronnen en eigen informatienetwerken over conflictgebieden en de beschikbaarheid van alternatieve vliegroutes.

### **6.7 Welke informatie wordt gebruikt voor het voeden van het veiligheidsmanagementsysteem bij een afweging en besluit om al dan niet over aangewezen conflictgebieden te vliegen?**

#### *Convenantdeelnemers*

Hierbij spelende volgende factoren een rol:

- Intenties van betrokken partijen (deelnemers aan het conflict).
- De capaciteit van de beschikbare wapens van de deelnemers aan het conflict.
- De kans op onbedoelde risico's.
- Eerdere incidenten.
- De betrouwbaarheid en relevantie van informatie.
- De mate van mitigerende maatregelen uitgezet door de betrokken staat.
- NOTAMS.
- CZIB's.
- Informatie uit de expertgroep.
- Alle beschikbare informatie vanuit de luchtvaartmaatschappij zelf.
- Wereldwijd netwerkinformatie
- Open bronnen.
- EASA, ICAO, IATA.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

Hierbij worden de volgende informatiebronnen in ogenschouw genomen:

- Informatie vanuit verzekeringsmaatschappijen, die in veel gevallen een duidelijke safety briefing voorhanden hebben.
- European Union Safety Agency (EASA), International Civil Aviation Authority (ICAO), International Air Transport Association (IATA).

- Nationale overheid (voor zover deze informatie wordt gedeeld).
- Secundaire informatie voortkomend uit Aeronautical Information Publications (AIP's) en Aeronautical Information Circulars (AIC's)
- Civil Aviation Authority, United Kingdom (CAA, UK), Luftfahrt Bundesamt, Duitsland (LBA) en de Federal Aviation Authority, United States (FAA, US) vaardigen wel NOTAMS uit met informatie m.b.t. veilige overvlieggebieden.
- Conflict Zone Information Bulletins (CZIB's) van EASA.
- Open bronnen.
- Eigen informatienetwerken.

## **6.8 Wie is verantwoordelijk voor het voeren van het veiligheidsmanagementsysteem?**

### *Convenantdeelnemers*

De KLM Flight Safety Security Board (KFSSB). Dit is een besluitvormingsorgaan waarin alle relevante partijen binnen KLM zijn vertegenwoordigd onder voorzitterschap van de vliegdienst.

Convenantdeelnemers met een zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis hebben een soortgelijk proces waarbij de Safety en Security Boards in contact staan met de KLM.

Bij convenantdeelnemers die geen zakelijke, bedrijfsorganisatorische verbintenis hebben met de KLM (Corendon en TUI Nederland) ligt deze verantwoordelijkheid bij de Safety Compliance en Security Manager en de Regio Security Managers.

### *Niet-convenantdeelnemers*

Afhankelijk van hoe de luchtvaartmaatschappij dit hebben georganiseerd, zijn dit de aangewezen verantwoordelijken (Nominated Persons):

- Safety and Compliance Monitoring Manager.
- Alle management team leden.
- Security Manager.

## **6.9 Wie is verantwoordelijk voor het besluit hoe omgegaan moet worden met het resultaat van de verwerking van de betreffende informatie uit het veiligheidsmanagementsysteem?**

### *Convenantdeelnemers*

Dat zijn de Nominated Person(s) op managementniveau en verschilt per luchtvaartmaatschappij, te weten;

- De Accountable manager.
- De Manager Safety, Compliance & Security.
- De Manager Flight Operations (Hoofd Vliegdienst).
- De Security Manager.

### *Niet-convenantdeelnemers*

Dat zijn hier ook de Nominated Person(s) op managementniveau, zoals:

- De Accountable Manager.
- De Security Manager.
- De Manager Flight Operations.

### **6.10 Hoe wordt het besluit gecommuniceerd?**

#### *Convenantdeelnemers*

Dit verschilt per luchtvaartmaatschappij, maar over het algemeen wordt gebruik gemaakt van directe, digitale manieren van communiceren gebaseerd op beschreven procedures.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

idem

### **6.11 Hoe wordt geborgd dat de (inschatting van) de (mitigerende) maatregelen waartoe besloten is doorlopend juist zijn?**

#### *Convenantdeelnemers*

Borging vindt plaats door een permanent monitorings- en besluitvormingsproces en periodiek overleg met de expertgroep.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

Er is borging door een monitorings- en besluitvormingsproces gebaseerd op informatie uit open bronnen informatie, het eigen netwerk en intern overleg.

### **6.12 Hoe wordt geborgd dat aanvullende informatie wordt verwerkt door het veiligheidsmanagementsysteem en eventueel tot bevestiging of aanpassing van de (mitigerende) maatregelen waartoe besloten is?**

#### *Convenantdeelnemers*

Dat wordt op de volgende manieren geborgd:

- Wanneer de situatie afwijkt van het normbeeld worden maatregelen herbeoordeeld en aangepast als dat nodig is. Ook is er een 24/7 monitorings- en besluitvormingsproces.
- Er is een expertgroep die periodiek vergadert en de conflictzones bespreekt en wanneer daar de noodzaak toe bestaat ook tussendoor vergadert.
- Overleg vindt plaats wanneer daar de noodzaak toe bestaat, omdat er een effect zou kunnen zijn op het veilig overvliegen.
- Monitoring van de CZIB's door de Safety en/of Security Manager.
- In het geval van een belangrijke wijziging in relatie tot de vliegveiligheid, kan de Safety en/of Security Manager de daarvoor verantwoordelijke managers bijeenroepen.

#### *Niet-convenantdeelnemers*

De borging vindt plaats op de volgende manieren:

- Te vliegen routes worden op een case-by-case basis geanalyseerd op basis van het specifieke karakter van de operatie. Dit gebeurt dagelijks.
- Aanpassing van de Operation Manuals.
- De Safety en/of Security Manager houdt de status van een conflictgebied bij.
- Gebruik maken van specifieke, semi-open bronnen (informatie die te verkrijgen in een abonnementsvorm).

**6.13 Wordt beschikbare (veiligheids-) informatie met betrekking tot het overvliegen van conflictgebieden gedeeld met (andere) Nederlandse luchtvaartmaatschappijen?**

*Convenantdeelnemers*

Convenantpartners delen de informatie alleen onderling.

Tijdens en tussen reguliere bijeenkomsten van de expertgroep wordt informatie gedeeld met alle deelnemers en met partijen die daarom vragen.

*Niet-convenantdeelnemers*

Mocht de luchtvaartmaatschappij informatie ter beschikking komen over conflictgebieden die de veiligheid van de luchtvaart kunnen bedreigen, dan zal zij deze informatie gestructureerd, tijdig en actief delen met andere luchtvaartmaatschappijen. De convenant deelnemers delen geen informatie met niet convenant deelnemers.

## 7 Samenvatting en conclusies

Op basis van dit onderzoek kan antwoord gegeven worden op de volgende vraag:

'Op welke wijze stellen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zeker dat de werking van hun veiligheidsmanagementsystemen in relatie tot vliegen over conflictgebieden op orde is?'

Alle luchtvaartmaatschappijen die aan dit onderzoek deelnamen zien het overvliegen van conflictgebieden als een zeer serieus onderwerp. De besluitvorming over dit onderwerp vindt bij alle onderzochte maatschappijen zorgvuldig plaats met doorlopende afweging van de veiligheidsrisico's.

De onderzochte Nederlandse luchtvaartmaatschappijen nemen hun verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat de werking van hun veiligheidsmanagementsysteem in relatie tot het vliegen over conflictgebieden op orde is.

Luchtvaartmaatschappijen stellen duidelijke kaders waaraan een veilige vluchtuitvoering moet voldoen. Om tot deze veiligheidskaders te komen, met de hieraan verbonden besluitvormingsprocessen, kunnen zij gebruik maken van (semi)open, gesloten en operationele informatiebronnen.

Afwegingen maken zij op basis van een veelheid van kritieke factoren. Een sleutelrol is weggelegd voor de beschikbaarheid en kwaliteit van informatie over (alternatieve) vliegroutes, geopolitieke omstandigheden en krachtenvelden en over de militaire mogelijkheden van landen betrokken bij een conflictgebied.

Besluitvorming om al dan niet over een conflictgebied(en) te vliegen ligt bij de luchtvaartmaatschappij. Dat is geen eenmalig besluit, maar een continu proces van monitoring, analyse en besluitvorming.

Nieuwe relevante en kritieke informatie wordt meegenomen in het gevaar- en risico identificatieproces, als onderdeel van het Safety Management System (veiligheidsmanagementsysteem).

De ILT ziet dat er een onderscheid is tussen zogenoemde convenant- en niet-convenantdeelnemers. Het convenant met de Staat der Nederlanden- gaat over het delen van dreigingsinformatie. De ILT is geen deelnemer in het convenant omdat het toegang noch oordeel heeft over bedoelde dreigingsinformatie. Dit verhoudt zich ook goed met de onafhankelijke rol van de ILT.

De luchtvaartmaatschappijen die convenantdeelnemers zijn, hebben toegang tot (semi-) open en gesloten bronnen van informatie (van de overheid) om het veiligheidsmanagementsysteem te kunnen voeden. Deze informatie gebruiken zij voor gevaar- en risicoanalyses om een onderbouwd besluit te kunnen nemen over het al dan niet onder voorwaarden te vliegen over conflictgebieden.

De convenantdeelnemers delen met elkaar informatie over dit onderwerp. De beschikbare informatie wordt permanent gemonitord en gedeeld. Daardoor is er een doorlopende afweging van risico verlagende maatregelen. Waar nodig, zijn er aanpassingen.

In beginsel geldt dit ook voor de luchtvaartmaatschappijen die geen convenantdeelnemer zijn. Zij hebben toegang tot (semi-) open bronnen en informatienetwerken om het veiligheidsmanagementsysteem te kunnen voeden.

Informatie die komt uit de expertgroep van convenantdeelnemers wordt niet gedeeld met luchtvaartmaatschappijen die het convenant niet hebben ondertekend. Als gevolg daarvan kunnen convenant deelnemers en niet-convenant deelnemers tot verschillende risico inschattingen en beslissingen komen aangaande het vliegen over conflictgebieden.

Alle luchtvaartmaatschappijen maken gevaar- en risicoanalyses als onderdeel van het Safety Management System. Procedures liggen vast in handboeken. De besluitvorming en de eindverantwoordelijkheid zijn belegd bij de daarvoor aangewezen managers.

Omdat de dreigingsinformatie op basis waarvan besloten wordt strikt vertrouwelijk is, heeft de ILT alleen een oordeel over het besluitvormingsproces en de zorgvuldigheid waarmee dat plaats vindt.

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLenT

Oktober 2020