



Convenant van 6 september 2022 tussen de Staat der Nederlanden, KLM, Corendon Dutch Airlines, TUIfly en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers inzake het nationaal borgen van het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zodat de luchtvaartmaatschappijen, mede gebaseerd op deze informatie, een goede risicoanalyse kunnen maken voor een veilige vluchtuitvoering, Ministerie van Justitie en Veiligheid

Partijen:

1. De Staat der Nederlanden, te dezen vertegenwoordigd door:

- De Minister van Justitie en Veiligheid, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, te dezen vertegenwoordigd door de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid,
- De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, te dezen vertegenwoordigd door de Directeur-Generaal van de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst,
- De Minister van Defensie, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, te dezen vertegenwoordigd door de Directeur van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst,
- De Minister van Buitenlandse Zaken, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, te dezen vertegenwoordigd door de Directeur Juridische Zaken, en
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, te dezen vertegenwoordigd door de Directeur Luchtvaart

hierna te noemen: de overheid.

2. De Koninklijke Luchtvaartmaatschappij, namens KLM, KLM Cityhopper, Martinair en Transavia, te dezen vertegenwoordigd door de Vice President Security Services,

3. Corendon Dutch Airlines, te dezen vertegenwoordigd door de Managing Director,

4. TUI Airlines Nederland B.V. d.b.a. TUI fly, te dezen vertegenwoordigd door de Accountable Manager

hierna te noemen: de luchtvaartmaatschappijen.

5. De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, te dezen vertegenwoordigd door de Statutair President,

hierna te noemen: de VNV,

hierna gezamenlijk te noemen Partijen.

Overwegende het volgende:

- Constaterende dat de luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk zijn voor het bepalen van hun vliegroutes;
- Dat het van groot belang is dat de luchtvaartmaatschappijen toegang hebben tot goede, accurate en relevante dreigingsinformatie ten behoeve van een veilige vluchtuitvoering, zeker in het geval van zich snel ontwikkelende conflictsituaties;
- Dat de overheid zich richting de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO) en het Europese Agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) ervoor inzet dat 'het overvliegen van conflictgebieden' als expliciet onderdeel wordt vermeld van de risicobeoordeling die deel uit maakt van het veiligheidsmanagementsysteem dat de luchtvaartmaatschappijen op grond van internationale regelgeving behoren te hebben;
- Dat de luchtvaartmaatschappijen niet altijd uit eigen onderzoek de beschikking kunnen krijgen over



- niet-openbare, voor de burgerluchtvaart relevante dreigingsinformatie;
- Dat de overheid, in casu de Algemene Inlichtingen- Veiligheidsdienst en de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (hierna: de diensten), geen wettelijke taak (en derhalve geen bijzondere bevoegdheden) hebben om zelfstandig onderzoek te doen naar de vliegveiligheid van het luchtruim in het buitenland ten aanzien van de burgerluchtvaart, dan wel naar de veiligheid voor het vliegen naar en vanaf luchthavens in het buitenland;
 - Dat de overheidspartijen die deelnemen aan het convenant over relevante dreigingsinformatie zouden kunnen beschikken,
 - Dat in de Wet op de Inlichtingen en -veiligheidsdiensten 2017 (Wiv) is bepaald dat de diensten in het kader van een goede taakuitvoering bevoegd zijn om over, door of ten behoeve van de dienst verwerkte gegevens mededeling te doen aan personen en instanties;
 - Dat het van belang is dat de luchtvaartmaatschappijen de beschikking krijgen over bij overheidsdiensten aanwezige relevante dreigingsinformatie, of een samenvatting of analyse daarvan, zodat zij die kunnen betrekken bij de risicoanalyse ten behoeve van een veilige vluchtuitvoering;
 - Dat het eveneens van belang is dat de luchtvaartmaatschappijen informatie uit eigen bronnen onderling en met de overheid kunnen delen;
 - Dat Partijen het van belang achten dat de afspraken over het delen van beschikbare, voor de burgerluchtvaart relevante dreigingsinformatie tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen structureel worden geborgd;
 - Dat de overheid en de luchtvaartmaatschappijen een goede werkrelatie hebben;
 - Dat Partijen over de inzet en middelen kunnen beschikken die nodig zijn om het convenant uit voeren;
 - Dat de VNV, als beroepsvereniging van vliegers, het belang van goede informatiedeling op het niveau zoals afgesproken in dit convenant van groot belang acht voor de beroepsuitoefening door haar leden;
 - Dat de leden van de VNV bij de uitoefening van hun beroep en de verantwoordelijkheden van hun functie belang hebben bij het efficiënt delen van informatie ten behoeve van een veilige luchtvaart, maar de VNV als beroepsvereniging geen directe operationele verantwoordelijkheid draagt voor de feitelijke deling van informatie;
 - Dat er ten behoeve van het delen van dreigingsinformatie regulier overleg dient plaats te vinden tussen Partijen;
 - Dat de opgedane ervaring ten aanzien van de deelname van een onafhankelijke actieve verkeersvlieger aan de overleggen van de expertgroep in algemene zin positief is;
 - Dat op basis van de evaluaties van het convenant van de afgelopen 5 jaar luchtvaartmaatschappijen en overheid constateren dat de informatiedeling goed en snel functioneert;
 - Dat Partijen met dit convenant nadere afspraken wensen te maken met betrekking tot de samenwerking terzake;

Spreekt het volgende af:

Artikel 1 (definities)

In dit convenant wordt verstaan onder:

1. *Dreigingsinformatie*: de – in het kader van dit convenant relevante – persoonsongebonden informatie die partijen ter beschikking staat waarvan zij, op basis van een analyse, van oordeel zijn dat deze duidt op een risico voor de luchtvaartveiligheid;
2. *Expertgroep*: de expertgroep ‘dreigingsinformatie burgerluchtvaart’;
3. *Stuurgroep*: de stuurgroep ‘dreigingsinformatie burgerluchtvaart’;
4. *NCTV*: de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid;
5. *Onafhankelijke actieve verkeersvlieger*: verkeersvlieger werkzaam bij een luchtvaartmaatschappij die het convenant heeft ondertekend, die in het bezit is van een praktische Airline Transport Pilot Licence, kennis heeft van het besluitvormingsproces met betrekking tot het vliegen over en nabij conflictgebieden en actuele ervaring heeft met intercontinentale vluchtuitvoering. Deze verkeersvlieger legt voor zijn (neven)functie(s) binnen de luchtvaartmaatschappij geen verantwoording af aan de aangewezen personen zoals genoemd in ORO.AOC.135 van Verordening (EU) nr. 965/2012 en vervult geen (neven)functies die zijn onafhankelijkheid in de expertgroep kunnen schaden.

Artikel 2 (doel convenant)

Het doel van dit convenant is het nationaal borgen van het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen zodat de luchtvaartmaatschappijen, mede gebaseerd op deze informatie, een goede risicoanalyse kunnen maken voor een veilige vluchtuitvoering buiten het Nederlandse luchtruim.



Artikel 3 (instelling stuurgroep en expertgroep 'dreigingsinformatie burgerluchtvaart')

1. Partijen stellen de stuurgroep 'dreigingsinformatie burgerluchtvaart' in. Iedere partij wijst een vertegenwoordiger aan om deel te nemen aan de stuurgroep.
2. De overheid en de luchtvaartmaatschappijen stellen de expertgroep 'dreigingsinformatie burgerluchtvaart' in. Elk van de deelnemers wijst één of meer vertegenwoordigers aan om deel te nemen aan de expertgroep. De luchtvaartmaatschappijen dragen bovendien gezamenlijk zorg voor deelname van een onafhankelijke actieve verkeersvlieger aan de expertgroep. Gezien het vertrouwelijke karakter en het rubriceringsniveau van informatie dienen de vertegenwoordigers ten minste te beschikken over een verklaring van geen bezwaar voor de burgerluchtvaart als bedoeld in het Besluit aanwijzing vertrouwensfuncties beveiliging burgerluchtvaart 2006 (kenmerk 5405405/06/NCTb, laatstelijk gewijzigd op 18 november 2021), dan wel een gelijkwaardige of hogere screening.

Artikel 4 (werkwijze)

1. De stuurgroep heeft tot taak toe te zien op een goede uitvoering van het convenant en, indien hiertoe aanleiding is, bij te sturen.
2. De expertgroep heeft tot taak niet-openbare, voor de burgerluchtvaart relevante dreigingsinformatie in een vertrouwelijke setting te delen en te bespreken, zowel in het geval van acute en concrete dreigingsinformatie als in het geval van niet-acute en niet-concrete dreigingsinformatie.
3. Ten behoeve van de in het tweede lid bedoelde taak delen de luchtvaartmaatschappijen in de expertgroep de hen ter beschikking staande dreigingsinformatie, en de keuzes die zij maken op basis van hun veiligheidsmanagementsysteem wat betreft de vliegroutes over conflictgebieden. Dit betreft een verplichting voor iedere deelnemende luchtvaartmaatschappij waarbij de te delen informatie betrekking heeft op het routenetwerk dat zij vliegt of voornemens is te vliegen.
4. De luchtvaartmaatschappijen delen voor zover mogelijk, periodiek en op verzoek van deelnemers van de expertgroep, specifieke route-informatie en eventueel geldende restricties binnen dit routenetwerk in de expertgroep.
5. Ten behoeve van de in het tweede lid bedoelde taak verstrekt de overheid in de expertgroep, onder andere op basis van de onder het derde en vierde lid genoemde informatie, de haar uit diverse bronnen ter beschikking staande relevante (dreigings)informatie met betrekking tot de luchtvaartveiligheid.
6. De expertgroep kan daarnaast gebruikt worden voor:
 - a) de afstemming van de inbreng in internationale gremia met betrekking tot vliegen over of nabij conflictgebieden (onder andere DG Home, EASA, Expert Group on Risk Information Overflying Conflict Zones (EGRICZ), Safer Skies Consultative Committee (SSCC) en ICAO);
 - b) het bespreken van handelingsperspectieven en het inbrengen van niet-spoedeisende vragen en/of bevindingen;
 - c) het bespreken van de dreigingssituatie op de grond in of nabij conflictgebieden waaronder de luchthavens;
 - d) Het uitnodigen van experts die specifieke informatie kunnen delen ter verdere onderbouwing van (dreigings)informatie (BZ, AIVD, MIVD etc.).
7. Op het moment dat Partijen beschikken over concrete dreigingsinformatie waarvan een onmiddellijke dreiging uitgaat tegen de burgerluchtvaart, dan worden de luchtvaartmaatschappijen daarvan meteen op de hoogte gesteld, waarna deze informatie zo snel als mogelijk met de expertgroep gedeeld dient te worden. De expertgroep kan daarna ad hoc bij elkaar komen om deze dreigingsinformatie verder te bespreken.
8. Partijen stellen de dreigingsinformatie en informatie over de keuzes die zij op basis daarvan maken weliswaar ter beschikking in de expertgroep, maar Partijen zijn niet verantwoordelijk voor de juistheid, betrouwbaarheid en compleetheid van de informatie die zij met elkaar delen. Partijen die deze informatie gebruiken doen dat voor eigen rekening en risico.

Artikel 5 (vergaderingen)

1. De stuurgroep en de expertgroep vergaderen onder voorzitterschap van de NCTV en onder vicevoorzitterschap van de directeur Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



2. De stuurgroep komt ten minste jaarlijks bijeen.
3. De expertgroep komt in beginsel driemaandelijks bijeen en kan op verzoek van een van de deelnemers op ad hoc basis bijeenkomen.

Artikel 6 (vertrouwelijkheid)

Partijen verbinden zich over en weer de in het kader van dit convenant uitgewisselde informatie dan wel uit te wisselen informatie geheim te houden en deze geheel noch gedeeltelijk aan enige derde bekend te maken, behoudens voor zover een verplichting tot openbaarmaking voortvloeit uit de wet, een rechterlijke uitspraak of dit convenant.

Artikel 7 (afdwingbaarheid)

Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.

Artikel 8 (geschillen)

Alle geschillen tussen Partijen in verband met dit convenant worden, met uitsluiting van de rechter, in goed onderling overleg tussen de Partijen beslecht.

Artikel 9 (wijziging en opzegging)

1. Indien zich omstandigheden voordoen die aanleiding kunnen geven dit convenant te wijzigen, inclusief de mogelijkheid voor uitbreiding van het aantal Partijen bij dit convenant, zullen partijen over de noodzaak hiertoe in de stuurgroep in onderling overleg treden.
2. Wijzigingen van dit convenant behoeven de schriftelijke instemming van Partijen.
3. Elke Partij kan deelname aan dit convenant met onmiddellijke ingang schriftelijk opzeggen bij de voorzitter.
4. Wanneer een Partij dit convenant opzegt, blijft dit voor de resterende Partijen in stand, voor zover de inhoud en strekking ervan zich daartegen niet verzet.
5. Het bepaalde in artikel 6 van dit convenant blijft onverminderd van toepassing na opzegging van het convenant.

Artikel 10 (inwerkingtreding en duur)

1. Dit convenant treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door de laatste van de partijen en wordt voor onbepaalde tijd aangegaan.
2. Partijen evalueren de uitvoering en werking van dit convenant 1 jaar na de datum van inwerkingtreding daarvan, en daarna telkens na 1 jaar.
3. Het bepaalde in artikel 6 van dit convenant blijft onverminderd van toepassing na beëindiging van het convenant.

Artikel 11 (Intrekking)

Het convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart van 30 juni 2016, voor het laatst verlengd op 8 juli 2021, wordt ingetrokken.

Artikel 12 (publicatie in Staatscourant)

1. De tekst van dit convenant wordt uiterlijk binnen een maand na inwerkingtreding gepubliceerd in de Staatscourant.
2. Bij wijziging van dit convenant vindt het eerste lid overeenkomstige toepassing.
3. Van opzegging van dit convenant wordt melding gemaakt in de Staatscourant.



Artikel 13 (slotbepalingen)

Dit convenant wordt aangehaald als 'Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart 2022'.

Aldus overeengekomen en in negenvoud ondertekend,

*De Minister van Justitie en Veiligheid,
namens deze,
De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
P.J. Aalbersberg*

15-08-2022

*De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
namens deze,
De Directeur-Generaal van de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
E. Akerboom*

05-09-2022

*De Minister van Defensie,
namens deze,
De Directeur van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
J. Swillens*

04-09-2022

*De Minister van Buitenlandse Zaken,
namens deze,
De Directeur Juridische Zaken
J. van der Loo*

31-08-2022

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
namens deze,
De Directeur Luchtvaart
H. van Faassen*

31-08-2022

*De Koninklijke Luchtvaartmaatschappij,
namens deze,
De Vice President Security Services
L. van Duijn*

02-09-2022

*Corendon Dutch Airlines,
namens deze,
De Managing Director
F. van der Pal*

02-09-2022

*TUI fly,
namens deze,
De Accountable Manager
J. van Osnabrugge*



29-08-2022

*De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers,
Namens deze
De Statutair President
W. Schmid*

30-08-2022