

Vergaderjaar 2015–2016

33 997

Vliegramp MH17

Nr. 71

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 maart 2016

De vaste commissie voor Buitenlandse Zaken heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Ministers van Veiligheid en Justitie, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 8 december 2015 inzake de Beleidsreactie Onderzoeksrapporten MH17 Onderzoeksraad voor Veiligheid (Kamerstuk 33 997, nr. 56).

De Ministers en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 22 februari 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Eijssink

De griffier van de commissie,
Van Toor

1

Wat is de stand van zaken met betrekking tot uw inspanningen om een bewaarplicht voor relevante radargegevens te bepleiten, ook als het neerstorten van een vliegtuig in een ander land plaatsvindt?

Antwoord:

Nederland is in contact met de International Civil Aviation Organization (ICAO) om de bestaande verplichtingen te verduidelijken en aan te scherpen. In Europees verband wordt een working paper voorbereid dat onder andere ingaat op een eenduidige radarplicht. Dit zal in juni 2016 voor goedkeuring aan de EU worden voorgelegd. De driejaarlijkse ICAO-assemblee kan zich vervolgens in oktober 2016 uitspreken over een eenduidige bewaarplicht voor relevante radargegevens.

2

Heeft Oekraïne in de periode kort voor de crash bij Eurocontrol gemeld dat radars uitstonden?

Antwoord:

Volgens Eurocontrol was dat niet het geval.

3

Volgens de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (CTIVD) bestond voor de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) en de Militaire Inlichtingen en Veiligheidsdienst (MIVD) geen aparte onderzoeksopdracht die op Oekraïne was gericht. Een Nederlands team dat ooit voor observaties was opgericht werd in augustus 2013 ontmanteld, in hoeverre was dit het gevolg van eerdere bezuinigingen van het kabinet op onze inlichtingen- en veiligheidsdiensten?

Antwoord:

De Minister-President, in overeenstemming met de Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Defensie, stelt vast naar welke landen de AIVD en MIVD onderzoek doen. Hierbij speelt ook het Ministerie van Buitenlandse Zaken, vanzelfsprekend, een rol¹. Het Ministerie van Buitenlandse zaken verzocht naar aanleiding van de escalatie van het conflict in Oekraïne en de raakvlakken met Europese en Nederlandse belangen in maart 2014 de AIVD ook te rapporteren over de ontwikkelingen in de politieke kringen in Oekraïne. Vóór 17 juli 2014 was er geen Nederlands militair personeel op permanente basis actief in Oekraïne. Wel was er een attaché verbonden aan de ambassade. Mogelijk doelt de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) met het ontmantelen van een team op de herschikking binnen het Defensie-attachébestand, waardoor in 2012 de Defensie-attaché uit Kiev is teruggetrokken en Oekraïne kwam te vallen onder een reizend Defensie-attaché die vanuit Den Haag opereerde. De MIVD had in de periode voor 17 juli 2014 geen onderzoeksopdracht gericht op Oekraïne, wel deed de MIVD onderzoek naar de Russische activiteiten gerelateerd aan de annexatie van de Krim en naar het conflict in het oosten van Oekraïne. De inlichtingenpositie aangaande Oekraïne was tot dat moment vooral strategisch van aard. De AIVD keek vanuit zijn bestaande taakopdracht naar de Russische invloed op Oekraïne en de Russische energiepolitiek. Er werd geen informatie verzameld over de militaire capaciteiten van betrokken partijen bij het conflict in Oost-Oekraïne.

¹ Zie staatscourant 2016, 3895.

4

Hoe is het mogelijk dat het Openbaar Ministerie (OM) geen behoefte heeft aan aanvullende (primaire) radargegevens, terwijl deskundigen juist wijzen op de noodzaak hiervan voor de strafrechtelijke vervolging?

Antwoord:

Het OM betreft bij het opsporingsonderzoek alle beschikbare gegevens die daarvoor relevant zijn, waaronder radargegevens. Het OM heeft laten weten dat het op dit moment over voldoende informatie beschikt en dat nu geen behoefte bestaat aan het doen van verzoeken voor aanvullende informatie op het gebied van radar- en satellietgegevens.

5

Hoe kunnen het kabinet en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) stellen dat het ontbreken van de primaire radarbeelden geen verschil heeft gemaakt voor (de conclusies van) het onderzoek, terwijl juist die beelden nog onbekend zijn?

Antwoord:

De OVV heeft na de crash van vlucht MH17 onderzoek gedaan om vast te stellen wat de oorzaak is geweest van de crash. De OVV heeft op basis van meerdere bronnen overtuigend aangetoond dat vlucht MH17 is neergestort als gevolg van de ontploffing nabij de cockpit van een 9N314M raketkop op een 9M38-serie raket, afgevuurd vanaf een BUK grond-luchtraketsysteem. De ruwe data van de primaire radarstations hebben geen invloed op deze conclusie.

6

Welke mogelijkheden onderzoekt u om in de toekomst de beschikking te krijgen over eigen militaire satellieten, zodat Nederland hiervoor niet langer afhankelijk is van andere landen?

Antwoord:

Zoals tijdens de hoorzitting al is aangegeven, zijn militaire satellieten zeer kostbaar. Vooral satellieten waarmee gedetailleerd beeldmateriaal kan worden gegenereerd dat geschikt is voor militair gebruik vereist aanzienlijke investeringen. Het Ministerie van Defensie maakt waar mogelijk gebruik van capaciteiten van partners zoals bijvoorbeeld het satellietcentrum van de Europese Unie (EUSC). Defensie onderzoekt mogelijkheden in brede zin die met de voortschrijdende technologische ontwikkelingen tot betaalbare capaciteiten kunnen leiden.

7

Kunt u nader toelichten wat u bedoelt met de zin: «om de risicobeoordeling te verbeteren is het nodig dat ook risico's meegenomen worden waarbij intentie of capaciteit nog niet vaststaat»? Wat gaat er op dit punt concreet veranderen?

Antwoord:

Nederland heeft verschillende acties in gang gezet om de risicobeoordeling te verbeteren. Zo wordt in ICAO verband besproken hoe soevereine staten tot hun besluiten ten aanzien van het luchtruim zouden moeten komen. Uw Kamer is al geïnformeerd over het werkprogramma van ICAO (Kamerstuk 33 997, nr. 15 en Kamerstuk 31 936, nr. 232). Zoals eerder aangegeven zal hier actief mee worden voortgegaan. In februari 2016 zal een voortgangsrapportage worden opgesteld door ICAO en in de ICAO council worden besproken.

De OVV stelt dat in de regelgeving van ICAO zou moeten worden vastgelegd dat de risicoanalyses van luchtvaartmaatschappijen ook betrekking dienen te hebben op dreigingen voor de burgerluchtvaart in het luchtruim op kruisvluchthoogte, met name bij het overvliegen van conflictgebieden (aanbeveling 6, p 291). Staten zijn verplicht om ICAO-standaarden in nationale wetgeving (in het geval van Nederland in EU-kader) vast te leggen (aanbeveling 8, p 292). Nederland zal bevorderen dat dit traject in de Europese Unie (EU) parallel loopt aan het wijzigen van de betreffende ICAO-standaarden, zodat de verplichting voor luchtvaartmaatschappijen in Europa direct ingaat.

Nederland heeft daarnaast actief input geleverd in de ICAO «Working group on Threats and Risks» (WGTR) voor de methodiek voor risico-analyse, waarin bovenstaande elementen zijn verwerkt. Dit heeft geleid tot het vaststellen van richtsnoeren door middel van een ICAO Circulaire. Nederland spant zich daarbij continu in om, in lijn met de aanbevelingen van de OVV, in ICAO-verband de methodiek een meer verplichtend karakter te geven in de internationale regelgeving. Nederland heeft dit onderwerp in februari 2016 ter bespreking ingebracht in het ICAO Safety Management Panel. Voorts zal Nederland een paper indienen over dit onderwerp ter bespreking in het ICAO Aviation Security Panel, dat in maart 2016 bijeenkomt. Nederland zal bovendien tijdens de Algemene Assemblée van ICAO dit najaar ook expliciet aandacht vragen voor de aanbevelingen van de OVV. Dit paper wordt in Europees verband gecoördineerd met andere landen.

In het recent opgezette DGHOME-overleg delen EU-lidstaten dreigingsinformatie die voor de burgerluchtvaart relevant is. Aan de hand van de ICAO-methodiek voor risicoanalyse wordt een gedeeld dreigingsbeeld opgesteld. Dit overleg heeft in december 2015 een eerste keer plaats gehad. De resultaten daarvan zijn door de Nederlandse overheid vertrouwelijk met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen gedeeld.

8

Op basis van de resultaten uit het strafrechtelijk onderzoek wordt de wijze van vervolging bepaald. Waarom is eerder al gesproken over de optie van een VN-tribunaal?

Antwoord:

Voortbouwend op paragraaf 11 van resolutie 2166 van de VN-Veiligheidsraad, waarin wordt geëist dat de verantwoordelijken voor de ramp met vlucht MH17 ter verantwoording worden geroepen en dat alle staten volledig meewerken aan inspanningen om dit te bevorderen, heeft Nederland met Australië, België, Maleisië en Oekraïne zich ingespannen voor oprichting van een internationaal tribunaal door de VN-Veiligheidsraad.

Door deze resolutie creëerde de Veiligheidsraad impliciet de mogelijkheid betrokken te zijn bij de vervolging en berechting van de daders.

Een dergelijk tribunaal had een groot internationaal draagvlak gekend en het zou daardoor minder kwetsbaar zijn geweest voor aantijgingen over partijdigheid. Het grote internationaalrechtelijke voordeel van een VN-tribunaal dat is opgericht onder Hoofdstuk VII van het VN-Handvest is bovenal dat het de grootste kans zou bieden op juridische medewerking van alle betrokken partijen bij opsporing en vervolging, hetgeen met name voor uitlevering van verdachten van groot belang is. Gezien het gecompliceerde en tijdrovende oprichtingsproces van een VN-tribunaal, inclusief Veiligheidsraadonderhandelingen, was het nodig deze mogelijkheid in een vroeg stadium te onderzoeken.

Een resolutie die hierop zag, met in bijlage een statuut voor een dergelijk tribunaal, inclusief de verplichting voor alle lidstaten van de Verenigde

Naties tot samenwerking op grond van hoofdstuk VII van het Handvest van de Verenigde Naties, stuitte echter op 29 juli jl. op een veto van Rusland. Sindsdien worden alternatieve vervolgingsscenario's onderzocht.

9

Is een combinatie van een Russische en Nederlandse berechting een optie, of sluit u die vorm van berechting op voorhand uit?

Antwoord:

Na de stemming in de VN is het kabinet in nader overleg getreden over vervolgstappen met de landen die betrokken zijn bij het JIT (Australië, België, Maleisië, en Oekraïne). De betrokken landen zijn het erover eens dat de vormgeving van vervolging en berechting zorgvuldig en goed moet worden voorbereid, opdat het zo effectief mogelijk is. Van belang daarbij is, uiteraard rekening houdende met de ontwikkelingen in het strafrechtelijk onderzoek, onder meer de wenselijkheid van een beslissing die op steun van alle in het JIT vertegenwoordigde landen kan rekenen en het belang van een snelle, effectieve, en deugdelijke vervolging en berechting. Twee opties voor vervolging en berechting worden op dit moment nader uitgewerkt, namelijk a) vervolging en berechting in één van de betrokken landen en b) vervolging en berechting door een internationaal tribunaal. Daarbij worden op voorhand geen mogelijkheden uitgesloten.

10

Waarom schakelt u de International Civil Aviation Organization (ICAO) of de Verenigde Naties (VN) niet in of pakt u Rusland en Oekraïne niet juridisch aan om ervoor te zorgen dat alle (primaire) radarbeelden boven tafel komen?

Antwoord:

De OVV heeft kenbaar gemaakt dat het ontbreken van de primaire radar data voor de conclusies van het onderzoek geen verschil heeft uitgemaakt en daarom geen behoefte heeft aan nadere data. Het OM heeft aangegeven op dit moment geen behoefte te hebben aan het doen van verzoeken voor aanvullende informatie op dit punt. Indien dit anders wordt, dan zal het kabinet al het nodige doen om voor het strafrechtelijk onderzoek relevante gegevens aan het OM ter beschikking te kunnen stellen. Het is aan het OM om te beoordelen hoe het onderzoek het beste verder kan worden uitgevoerd en welke informatie daarvoor nodig is. In het licht van de verklaring van Rusland dat de radarbeelden niet bewaard zijn en in het licht van het feit dat Oekraïne heeft aangegeven dat het niet over primaire radargegevens beschikt, zal een ICAO-procedure of een gang naar de VN Veiligheidsraad (VNVR) deze gegevens niet alsnog boven tafel krijgen.

Zoals toegezegd tijdens het plenaire debat over radargegevens op 4 februari jl. met uw Kamer (Handelingen II 2015/16, nr. 51, debat over radargegevens MH17) heeft de Minister van Buitenlandse Zaken op 12 februari jl. en marge van de Munich Security Conference gesproken met Minister Lavrov van de Rusland. De Minister van Buitenlandse Zaken benadrukte daarbij het belang van implementatie van VNVR 2166 en herinnerde zijn Russische collega eraan dat ook Rusland zich hieraan dient te houden. De Minister sprak bij deze gelegenheid ook *Secretary of State* Kerry, die nogmaals alle steun van de Verenigde Staten voor de Nederlandse inspanningen herbevestigde. In beide gesprekken vestigde de Minister van Buitenlandse Zaken de aandacht op de brieven van nabestaanden met het verzoek deze te beantwoorden. Bij de eerstvolgende gelegenheid zal bovenstaande boodschap ook aan Oekraïne worden overgebracht.

11

Hoe is de informatierelatie tussen de rijksoverheid, in het bijzonder de inlichtingendiensten, en de luchtvaartmaatschappijen over de veiligheid van het luchtruim op dit moment in wet- en regelgeving vastgelegd?

Antwoord:

In het toezichtsrapport nr. 43 van de CTIVD, dat op verzoek van de OVV is opgesteld, wordt ingegaan op de relevante wet- en regelgeving in relatie tot de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden. De OVV concludeert hierop dat «het niet onder de wettelijke veiligheids- en inlichtingentaken van de AIVD en MIVD valt om zelfstandig onderzoek te doen naar de veiligheid van buitenlands luchtruim, en daarmee naar de veiligheid van vlieghoogtes die daar doorheen gaan» (pagina 255). Wel is het mogelijk dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten over informatie beschikken die voor burgerluchtvaartmaatschappijen relevant is als «bijvangst» uit andere lopende onderzoeken. Wanneer deze diensten over concrete dreigingsinformatie beschikken, dan worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen geïnformeerd. Zijn doen dit via of in samenspraak met de NCTV.

De Wet op de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (Wiv) 2002 kent een gesloten verstrektingsregime, wat betekent dat verstrekking van gegevens slechts kan plaatsvinden indien hiervoor een specifieke wettelijke basis bestaat. In de Wiv 2002 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. Op het moment dat de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, dan worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen door de inlichtingendiensten daarover geïnformeerd via of in samenspraak met de NCTV.

Voor de AIVD geldt daarnaast dat vanuit de beveiligingsbevorderende taak (Wiv 2002, artikel 6 Lid 2 onder c) op vraaggestuurde basis informatie uit zijn onderzoeken die van belang zijn voor de burgerluchtvaart (waaronder de veiligheid van vliegroutes) verstrekt kan worden (toezichtsrapport nr. 43 pagina 30).

Er zijn door BZ, BZK en NCTV in 2013 afspraken gemaakt over de manier waarop concrete informatie door de overheid met de luchtvaartmaatschappijen wordt gedeeld. Deze afspraken zijn aan de hand van bevindingen van het OVV-rapport en gesprekken met de sector geactualiseerd en zullen binnenkort worden besproken met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

12

Kent u voorbeelden uit andere landen waar een informatieplicht van de overheid richting luchtvaartmaatschappijen wettelijk is vastgelegd? Zo ja, kunt u deze voorbeelden beschrijven?

Antwoord:

Een wettelijke informatieplicht van de overheid in andere landen richting luchtvaartmaatschappijen is het kabinet niet bekend.

13

Hoeveel capaciteit is er binnen de inlichtingendiensten beschikbaar om eigenstandig informatie in te winnen over de veiligheid van het luchtruim?

Antwoord:

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld hebben de AIVD en MIVD geen taak om zelfstandig onderzoek te doen naar de veiligheid van buitenlands luchtruim, en daarmee naar de veiligheid van vlieghoogtes die daar doorheen gaan (zie ook het antwoord op vraag 11). Aangezien er geen wettelijke taak op dit terrein bestaat wordt, is er ook geen capaciteit voor beschikbaar.

Daarnaast worden er in het openbaar geen mededelingen gedaan over de wijze waarop de capaciteit van de inlichtingendiensten is verdeeld.

14

Is er sinds het neerhalen van MH17 extra capaciteit binnen de inlichtingendiensten beschikbaar om eigenstandig informatie te vergaren? En zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 13.

15

Hoe vaak wordt er met vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen overlegd over de veiligheid van het luchtruim?

Antwoord:

Op regelmatige basis vindt er overleg plaats tussen de overheid en de vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden. Recentelijk zijn bijvoorbeeld ook de uitkomsten teruggekoppeld uit het overleg dat heeft plaatsgevonden tussen de Europese lidstaten in dit kader («DG Home overleg»). Daarnaast wordt er bij acute dreigingen onmiddellijk rechtstreeks contact opgenomen met de luchtvaartmaatschappijen, zoals in 2013 reeds is afgesproken. Een voorbeeld hiervan staat beschreven in de brief van 11 november 2015 van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan uw Kamer over het veiligheidsbeleid burgerluchtvaart (Kamerstuk 24 804, nr. 87, d.d. 11 november 2015).

16

Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen pas na incidenten geïnformeerd worden over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden?

Antwoord:

Indien de overheid over niet-openbare informatie beschikt waaruit een concrete dreiging blijkt tegen de burgerluchtvaart boven conflictgebieden, dan wordt die informatie meteen met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen gedeeld.

17

In hoeverre heeft het begrip «flag carriers» in juridische of praktische zin nog betekenis in het nationaal, Europees en internationaal recht?

Antwoord:

Op grond van artikel 12 van het ICAO verdrag moet elk luchtvaartuig in een bepaald land geregistreerd zijn. Daarmee krijgt dat luchtvaartuig de nationaliteit van dat land en wordt het *flagcarrier* van dat land. Het registratieland ziet erop toe dat het vliegtuig aan de veiligheidseisen voldoet en moet er verder voor zorgen dat elk luchtvaartuig dat zijn nationaliteitskenmerk draagt, ook in het buitenland de daar van kracht

zijnde regels en voorschriften voor het vliegen en het zich bewegen van luchtvaartuigen naleeft.

18

Op welke wijze betreft het kabinet tot dusver informatie van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit Federal Aviation Administration (FAA) in haar inlichtingenpositie met betrekking tot de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden?

Antwoord:

De Nederlandse overheid heeft geen zelfstandige taak in het verzamelen van dreigingsinformatie met betrekking tot de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden. Er is daarom geen sprake van een eigen inlichtingenpositie terzake.

De door de FAA uitgebrachte NOTAMs zijn openbaar en kunnen aldus door de luchtvaartmaatschappijen in hun risicobeoordeling worden betrokken.

19

Welke voorstellen zal het kabinet tijdens het Nederlands EU Voorzitterschap doen om de rol en bevoegdheden van de European Aviation Safety Agency (EASA) als coördinerende instantie voor het delen van informatie over de veiligheid van het luchtruim te versterken?

Antwoord:

Eind 2015 is een Europese taskforce ingesteld die aanbevelingen opstelt om de wijze waarop binnen Europa informatie wordt gedeeld te verbeteren. Nederland zet zich daarbij in om de rol van EASA te versterken. De taskforce zal het advies aanbieden aan de Europese Commissie. Nederland zal de reactie van de Commissie agenderen.

20

Welke juridische basis heeft EASA om lidstaten ertoe te bewegen (meer) informatie over de veiligheid van het luchtruim met andere lidstaten te delen?

Antwoord:

In de Europese regelgeving staat momenteel geen specifieke grondslag voor een dergelijke maatregel. EASA is op het gebied van de luchtvaartveiligheid een uitvoeringsorganisatie van de EU. De EU is op grond van artikel 100, tweede lid, van het Verdrag voor de werking van de EU exclusief bevoegd om op het gebied van de luchtvaartveiligheid maatregelen ter bescherming van het luchtruim te nemen. Het gaat hier echter om het luchtruim van de lidstaten en niet het luchtruim van landen buiten de EU. De EU-regelgeving biedt de EU en EASA geen specifieke bevoegdheid voor het stellen van regels om het uitwisselen van gevoelige informatie van inlichtingen- en veiligheidsdiensten met betrekking tot veiligheid (*security*) verplicht te stellen. EASA voert haar activiteiten dus uit op basis van vrijwillige participatie door lidstaten.

21

Welke mogelijkheden zijn er om de juridische basis van EASA te versterken die het mogelijk maakt om lidstaten ertoe te bewegen (meer) informatie over de veiligheid van het luchtruim met andere lidstaten te delen?

Antwoord:

De EU regelgeving met betrekking tot luchtvaartveiligheid en EASA wordt momenteel volledig herzien. De Europese taskforce zal ook aangeven in

hoeverre een aanpassing van het mandaat van EASA gewenst is om het proces van informatie delen te bevorderen.

22

Hoe functioneert de website van ICAO waarop internationaal informatie gedeeld zou worden over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden?

Antwoord:

ICAO heeft de lidstaten tot 15 december 2015 de mogelijkheid gegeven om hun ervaringen met de ICAO-website te delen met ICAO. De lidstaten zijn hierbij ook gevraagd op welke wijze de website zou kunnen worden verbeterd. Deze input zal worden betrokken bij de evaluatie door ICAO van de website die in het voorjaar van 2016 zal plaatsvinden. Deze evaluatie moet inzicht geven in het functioneren van de website.

23

Hoeveel meldingen van hoeveel verschillende landen zijn sinds het lanceren van de website van ICAO gepost?

Antwoord:

Sinds het operationeel worden van de ICAO-website zijn er 93 meldingen ontvangen door ICAO, die zijn aangeleverd door 10 verschillende landen. Deze meldingen hadden betrekking op de veiligheid van het luchtruim van 15 verschillende landen.

24

Hoe lang duurt het gemiddeld tot informatie van een land op de site van ICAO gedeeld wordt?

Antwoord:

Indien een land informatie over het eigen luchtruim aanbiedt kan ICAO dit meteen plaatsen op de website. Wanneer een land informatie aanraagt over het luchtruim van een ander land of over het luchtruim waar een ander land volgens ICAO afspraken de verplichting tot het voorzien in luchtverkeersdienstverlening op zich heeft genomen, zal ICAO eerst het betrokken land verzoeken om binnen 72 uur te reageren op deze informatie. Niet eerder dan nadat deze 72 uur zijn verstreken zal de informatie door ICAO worden geplaatst op de website. In het kader van de evaluatie heeft Nederland aangegeven dat het wenselijk is om te bezien of deze termijn verder kan worden verkort.

25

Op welke wijze wordt het EU-voorzitterschap benut om de aanbevelingen van de OVV uit te voeren?

Antwoord:

De aanbevelingen richten zich niet primair tot de Europese Unie. Het voorzitterschap wordt benut om te stimuleren dat er door de Europese landen een gezamenlijke opstelling in ICAO plaatsvindt. Zo zal bijvoorbeeld de inbreng voor de Assemblee ook via de Raadswerkgroep die Nederland voorziet worden afgestemd. Het advies van de EASA taskforce voor het verbeteren van het delen van informatie zal tijdens het Nederlandse voorzitterschap worden geagendeerd.

26

In ICAO-verband wordt besproken hoe soevereine staten tot hun besluiten ten aanzien van het luchtruim zouden moeten komen. Wat is de voortgang van deze gesprekken?

Antwoord:

De OVV aanbevelingen ten aanzien van het luchtruimbeheer in conflictgebieden richten zich tot ICAO (OVV-aanbevelingen 1, 2 en 3) en tot de lidstaten van ICAO (OVV-aanbeveling 4). In het ICAO werkprogramma zijn werkzaamheden opgenomen die betrekking hebben op genoemde aanbevelingen. ICAO geeft aan in de komende 2 jaar tot resultaten te willen komen. Nederland levert hier actief bijdrage aan en beziet thans met de andere EU-lidstaten hoe, in het kader van besluitvorming in de komende ICAO Assemblée in september, dit proces verder kan worden versneld. Voorts blijkt uit gesprekken met ICAO dat ICAO thans maar beperkt mandaat heeft om staten die naar hun mening onvoldoende invulling geven aan hun verantwoordelijkheden ten aanzien van hun luchtruim daarop aan te spreken (OVV-aanbeveling 2). Om dit in de toekomst te realiseren is het noodzakelijk dat het volstrekt duidelijk is wanneer het luchtruim door een staat zou moeten worden gesloten (OVV-aanbeveling 4). Deze aanbeveling moet derhalve leiden tot aanscherping van ICAO-regels op dit gebied. De inzet van Nederland is gericht op het realiseren van deze aanbeveling.

Nederland heeft daarom tijdens vergaderingen van het ICAO Legal Committee dit vraagstuk expliciet op de agenda geplaatst. Het ICAO Legal Committee heeft dit vraagstuk thans voorgelegd aan de ICAO-Council. Een richtinggevende uitspraak wordt begin maart verwacht. Op basis daarvan worden vervolgstappen gezien ten behoeve van de ICAO Assemblée in september 2016.

27

Moeten de bevoegdheden van ICAO verder worden uitgebreid? Zo ja, op welke wijze? En welk tijdpad is hier in voorzien?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 26.

28

Tot welke resultaten hebben de besprekingen met ICAO geleid voor wat betreft het stellen van kritische vragen over het luchtruimbeheer van staten waar een conflict gaande is?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 26.

29

Kunt u de evaluatie betreffende de werking van de ICAO-website met de Kamer delen?

Antwoord:

ICAO zal in het voorjaar van 2016 het functioneren van de ICAO website evalueren. Zodra ICAO de uitkomsten hiervan deelt met de lidstaten zullen wij de Kamer hierover informeren.

30

Op welke wijze heeft u zich ingespannen om radar- en satellietgegevens te verkrijgen voor het onderzoek van de OVV en het strafrechtelijk onderzoek?

Antwoord:

De OVV heeft zijn werkzaamheden volledig onafhankelijk uitgevoerd, conform de bepalingen uit Annex 13 (artikel 5.12) ICAO, alsook conform bepalingen uit de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid. Vanwege de eigenstandige en onafhankelijke positie van de OVV, heeft het kabinet geen inhoudelijke inmenging met het onderzoek gehad. Op verzoek van

de OVV is via de veiligheidsdiensten mogelijk gemaakt dat twee leden van de OVV gerubriceerde informatie hebben ingezien. Ook het OM werkt in JIT-verband onafhankelijk. Voor het verkrijgen van gegevens heeft het OM onder meer aan verschillende landen rechtshulpverzoeken gestuurd. Het kabinet ondersteunt rechtshulpverzoeken altijd.

31

Wat kan Nederland in ICAO- en VN-verband en eventueel elders doen om relevante radar- en satellietgegevens te verkrijgen indien dit nodig is voor onderzoek?

Antwoord:

De OVV heeft in de «MH17 Onderzoeksverantwoording» aangegeven over voldoende informatie te beschikken om de bevindingen en conclusies die in de rapporten zijn gepresenteerd te onderbouwen.

Ook het OM heeft laten weten dat het ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek op dit moment over voldoende informatie beschikt op het gebied van radar- en satellietgegevens. Er bestaat op dit moment bij het OM dan ook geen behoefte aan het doen van verzoeken voor aanvullende informatie. Indien dit anders wordt, dan zal het kabinet al het nodige doen om voor het strafrechtelijk onderzoek relevante gegevens aan het OM ter beschikking te kunnen stellen. Het is aan het OM om te beoordelen hoe het onderzoek het beste verder kan worden uitgevoerd en welke informatie daarvoor nodig is.

32

«De volgende stap is dat deze overeenkomstig de aanbeveling van de OVV worden omgezet in verplichtende standaarden.» Wat wordt bedoeld met «verplichtende standaarden»? Wanneer moet dit afgerond zijn?

Antwoord:

Standaarden zijn die bepalingen in de diverse ICAO Annexen waarvan de lidstaten verplicht zijn deze te implementeren in hun nationale wetgeving. Indien een lidstaat een Standaard niet over neemt moet er een *difference* worden ingediend bij ICAO. Het reguliere proces van het aanpassen en implementeren van een Standaard vergt ten minste drie jaar. Dit betreft het proces intern ICAO vanaf het indienen van een wijzigingsvoorstel, de benodigde reguliere besprekingen binnen ICAO, de besluitvormingsprocessen binnen ICAO en vervolgens de tijd die EASA in de EU nodig heeft om de gewijzigde Standaard te implementeren in EU-regelgeving zodat de Standaard in de EU van kracht wordt.

33

Op welke termijn wordt de ICAO-website geëvalueerd en zijn er ook andere opties verkend om tot een gestructureerde wijze van dreigingsinformatie te komen?

Antwoord:

ICAO zal in het voorjaar van 2016 het functioneren van de ICAO website evalueren. Een website, opgezet door ICAO, waarop beschikbare informatie met betrekking tot de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden kan worden geplaatst is door de ICAO taskforce aangemerkt als de meest reële optie die relatief snel kon worden geïmplementeerd.

34

EASA heeft een task force «Aviation Risks arising from conflict zones» opgericht. Deze task force stelt een rapport met aanbeve-

lingen op dat tijdens het Nederlandse Voorzitterschap van de EU moet worden opgeleverd. Wat is de stand van zaken?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 19.

35

Wat is de rol van EASA in relatie tot ICAO om beschikbare informatie gestructureerd te delen en te bespreken?

Antwoord:

EASA heeft geen formele relatie tot ICAO om beschikbare informatie te delen. De individuele lidstaten zijn verdragspartner, in tegenstelling tot de Europese Commissie of EASA. Indien er een Europees systeem wordt opgezet, zal worden gezien – zoals dat ook op andere terreinen gebeurt – op welke wijze dit met ICAO wordt gedeeld.

36

Wat vindt u van de mening van emeritus hoogleraar luchtvaart-economie Hugo Roos dat het kabinet de Kamer eigenlijk om de tuin heeft geleid met de focus op het optuigen van de ICAO-website en dat een dergelijke website in de praktijk niet goed zal werken?

Antwoord:

De pilot met de ICAO website is één van de onderdelen voortkomend uit het werk van de ICAO Task Force waar Nederland actief in heeft geparticipeerd en maakt thans deel uit van het ICAO-werkprogramma. Vooral voor staten en luchtvaartmaatschappijen met een relatief minder goede informatiepositie kan dit een belangrijke additionele informatiebron zijn. Tijdens de recente hoorzitting van de Kamer is door de wereldwijde organisatie van luchtvaartmaatschappijen (IATA) aangegeven dat de website in een belangrijke behoefte voorziet. De website wordt thans geëvalueerd. Nederland ziet de ICAO-website als een nuttig instrument in het pakket maatregelen dat ICAO kan ondernemen op het terrein van het overvliegen van conflictgebieden. Nederland heeft ICAO in het kader van de evaluatie diverse punten aangeleverd om de effectiviteit van de website te verbeteren. Als de evaluatie beschikbaar is zal het kabinet die delen met een duiding in welke mate de Nederlandse inbreng is meegenomen of tot nadere acties aanleiding geeft.

37

38

39

Overweegt u om een of meerdere inlichtingen- en veiligheidsdiensten de wettelijke taak te geven om actief op zoek te gaan naar relevante informatie over de onveiligheid van een luchtruim? Zo nee, waarom niet?

Waarom heeft de rijksoverheid niet de wettelijke bevoegdheid om nationale luchtvaartmaatschappijen te verbieden over bepaalde conflictgebieden te vliegen?

Erkent u dat internationale wet- en regelgeving niet strijdig is met een eventuele wettelijke bevoegdheid om nationale luchtvaartmaatschappijen te verbieden over bepaalde conflictgebieden te vliegen?

Antwoord op vraag 37, 38 en 39:

De huidige internationale systematiek ten aanzien van de vliegveiligheid berust op drie belangrijke pijlers, te weten: de soevereiniteit van een land voor wat betreft de zeggenschap over het eigen luchtruim, bindende

internationale regelgeving zoals het ICAO-verdrag én de eigen verantwoordelijkheid van een luchtvaartmaatschappij voor de veilige uitvoering van een vlucht.

Voor het kabinet is het onderzoeksrapport en de daarin vervatte aanbevelingen van de OVV leidend geweest met betrekking tot de vraag of er een wettelijke taak op dit gebied moet komen voor de inlichtingen- en veiligheidsdiensten.

Noch voor de MIVD, noch voor de AIVD bestaat er een specifieke wettelijke taak om zelfstandig onderzoek te doen naar de veiligheid van het luchtruim in het buitenland voor de burgerluchtvaart. Indien de Nederlandse overheid beschikt over concrete dreigingsinformatie met betrekking tot de burgerluchtvaart dan wordt deze gedeeld met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Gelet op de internationale bindende regelgeving, zoals hierboven beschreven, voorziet de Nederlandse wetgeving niet in de mogelijkheid om een nationale luchtvaartmaatschappij een verbod tot het vliegen in een bepaald luchtruim op te leggen.

In de internationale regelgeving staat geen expliciete bepaling die landen ontzegt hun nationale luchtvaartmaatschappijen te verbieden om over een bepaald buitenlands grondgebied te vliegen. De soevereiniteit van elk land over het eigen luchtruim is een belangrijk uitgangspunt van het verdrag voor de internationale burgerluchtvaart. Door dit uitgangspunt zijn de meeste landen terughoudend omgegaan met het opleggen van vliegverboden in buitenlands luchtruim.

40

Wat heeft Nederland voorgesteld om dreigingsinformatie van inlichtingendiensten uit verschillende landen over luchtruimen beter te delen? Wat zijn hiervan vooralsnog de resultaten?

Antwoord:

Zie de beantwoording van onder meer de vragen 7, 15, 19, 21 t/m 26 en 33 t/m 35 ten aanzien van de samenwerking in de taskforce van EASA, het overleg in Europees verband onder voorzitterschap van DG Home en de Nederlandse inbreng in ICAO verband.

41

Op welke wijze is de samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen en veiligheidsdiensten veranderd ná 17 juli 2014? Welke initiatieven zijn er op nationaal niveau genomen om de onderlinge communicatie te verbeteren?

Antwoord:

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld heeft de Nederlandse overheid een actieve rol in de informatieverstrekking richting luchtvaartmaatschappijen. Zo wordt het door de OVV benoemde «nationale overleg» tussen overheid en de luchtvaartsector structureel vormgegeven. Dit overleg biedt een gestructureerd platform om het proces van informatiedeling (nationaal en internationaal) te bespreken en aan de hand van actuele ontwikkelingen verder te verfijnen. De diensten zullen dreigingsgerelateerde informatie verstrekken waarvan zij van oordeel zijn dat deze duidt op een risico voor de luchtvaartveiligheid. Het gaat dan om informatie die reeds voorhanden is vanuit de staande taken, zoals op het gebied van contra-terrorisme en militaire missieondersteuning. Niet-spoedeisende vragen van de luchtvaartmaatschappijen kunnen eveneens in dit overleg worden ingebracht. Afspraken omtrent de invulling van dit overleg zullen, evenals de geactualiseerde afspraken over het delen van concrete dreigingsinfor-

matie (zie het antwoord op vraag 11), binnenkort worden besproken met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

De Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) beschikte daarnaast al vóór de crash met de MH17 over een uitgebreid relatienetwerk met partijen in de burgerluchtvaartsector. Het bestaan van dit netwerk vloeit voort uit de veiligheidsbevorderende taak van de AIVD. Het kabinet acht dit netwerk een goede basis om vorm te geven aan de aanbeveling van de CTIVD om een eenduidig aanspreekpunt in te richten voor informatievragen vanuit de luchtvaartsector aan de inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Hierbij blijft de huidige verantwoordelijkheidsverdeling voor het luchtruim van kracht. Het aanspreekpunt zal door de sector gebruikt kunnen worden voor spoedeisende vragen aan de inlichtingen- en veiligheidsdiensten met een incident-gerelateerd karakter. De Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten 2002 vormt hierbij het wettelijk kader.

42

Is er voor het uitvoeren van de veiligheidsbevorderende taak van de AIVD met betrekking tot de luchtvaart extra capaciteit vrijgemaakt?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 13.

43

Kunt u toelichten wat u verstaat onder een «incident gerelateerd karakter»?

Antwoord:

De term «incidentgerelateerd» verwijst naar een onvoorziene of eerder nog niet publiek bekend geworden gebeurtenis welke noopt tot een snelle duiding vanuit één of beide inlichtingen- en veiligheidsdiensten teneinde de luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen op grond van deze initiële duiding hun risicobeoordeling aan te passen. Het neerstorten van een Russische airliner op 31 oktober 2015 in de Sinaï kan gelden als een voorbeeld terzake.

44

«De Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten hebben echter geen wettelijke taak om zelfstandig onderzoek te doen naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart.» Er gaan stemmen op om dit te veranderen. Wat is de reactie van de regering hierop?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 37.

45

Zijn er Europese landen die hun inlichtingendiensten wel de wettelijke taak hebben gegeven om zelfstandig onderzoek te doen naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart? Zo ja, welke landen zijn dit en op welke wijze hebben zij deze taak vastgelegd?

Antwoord:

Het kabinet is niet bekend met inlichtingen- en veiligheidsdiensten van Europese landen die de wettelijke taak hebben om zelfstandig onderzoek te doen naar de dreiging ten aanzien van het vliegen over conflictgebieden. Landen met een grotere sturing op het gebied van luchtvaartvei-

ligheid, zoals de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, beschikken over separate en/of overkoepelende instanties die op basis van openbare informatie en beschikbare inlichtingen dreigings- en/of risicoanalyses maken, zoals het Amerikaanse FAA en de Franse PARAC.

46

Het kabinet zal de aanbevelingen van de OVV over passagiersinformatie betrekken bij de nationale implementatie van de Passenger Name Record richtlijn. Op welke wijze zal dit gebeuren en wanneer kan de Kamer de implementatiewetgeving van de richtlijn tegemoet zien?

Antwoord:

Het Europese Parlement moet in een plenaire stemming instemmen met de PNR-richtlijn. Dit is voorzien in de eerste helft van 2016. Daarna moet de richtlijn worden geïmplementeerd in nationale wetgeving. Het kabinet wenst de aanbeveling van de OVV gestand te doen om nabestaanden zo spoedig mogelijk te informeren in het geval van burgerslachtoffers bij een vliegcrash. Passagiersgegevens zijn nodig om de identiteit te verifiëren. Bij de nationale implementatie van de PNR-richtlijn wordt bezien op welke wijze het gebruik van de passagiersgegevens (die worden gevorderd en hierna ontvangen van luchtvaartmaatschappijen) hiertoe kunnen worden gebruikt.

47

De bedoeling is om medio 2016 een Nationaal Crisisplan Vliegtuigongevallen gereed te hebben, gaat dat lukken?

Antwoord:

Ja. Zoals eerder toegezegd, ontvangt uw Kamer een afschrift van dit plan, zodra het gereed is.

48

Het Nationaal Crisisplan Vliegtuigongevallen voorziet onder meer in een multidisciplinair Verificatieteam, dat opereert onder voorzitterschap van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. De OVV beveelt aan de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) de regie over het totale proces te geven (rapport MH17 Passagiersinformatie, p. 83–84). Klopt het dat deze aanbeveling niet wordt opgevolgd? De NCTV valt immers onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, niet onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Buitenlandse Zaken?

Antwoord:

De aanbeveling wordt wel opgevolgd. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken heeft de formele verantwoordelijkheid om een verificatieteam in te richten bij vliegtuigongevallen in het buitenland. Wanneer er sprake is van opschaling naar de nationale crisisstructuur voert de NCTV de regie over het totale proces c.q. bewaakt de samenhang tussen de verschillende activiteiten die plaatsvinden in de crisisrespons. Dit laat onverlet dat deelprocessen zoals het verificatieteam in bepaalde situaties gecoördineerd worden door andere partijen, in dit geval het Ministerie van Buitenlandse Zaken.