

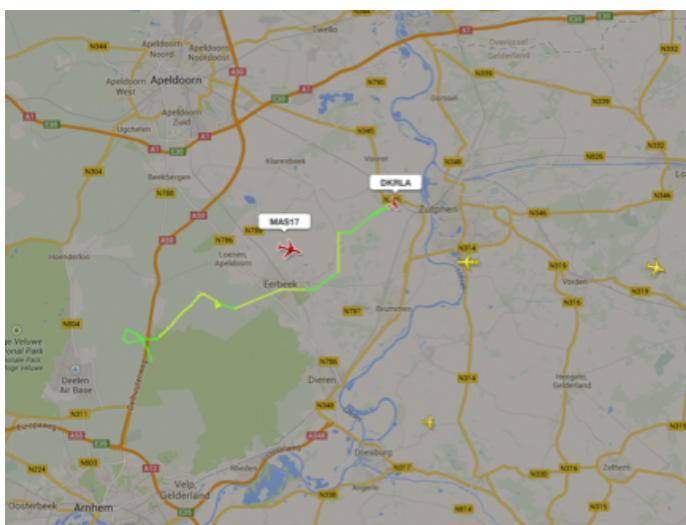
MH17, rookgordijnen, no lessons learned

de in schuinschrift aangegeven teksten bevatten links naar externe documenten of web sites

Na een ingrijpende wereldgebeurtenis weten velen zich vaak lange tijd later nog te herinneren waar ze zich bevonden toen ze het nieuws vernamen. Zo herinner ik mij nog precies de plek waar ik mij bevond toen het nieuws over de gebeurtenissen van 9/11 zich ontvouwde.

Evenzo toen bekend werd dat MH17 was neergeschoten op die mooie donderdag van 17 juli 2014. Om kwart over twaalf die dag startte ik met mijn zweefvliegtuig vanaf Terlet voor [een vlucht rondom het luchtverkeersgebied van Münster/Osnabrück](#).

Terwijl ik in de buurt van Zutphen van de ene naar de andere wolkenstraat overstak, schitterde de B777 ruim boven mij in de zon tijdens zijn klim naar kruishoogte. Na de landing volgden de berichten op mijn iPhone elkaar snel op.



Vol verbazing volgde ik het verdere nieuws. Mijn eerste verbazing betrof het feit dat MH17 / KL4103 was neergeschoten boven het oorlogsgebied van Oost Oekraïne. Wat deed dat vliegtuig daar? Der Spiegel vroeg zich dit ook af in in het artikel [Warum flog der Pilot durch ein Kriegsgebiet?](#) en deed een dag later onderzoek met behulp van bewaarde vluchtdata van FlightRadar24.

Der Spiegel bekeek welke luchtvaartmaatschappijen deze route hadden gebruikt tussen 10 en 17 juli en publiceerde op 18 juli [Die wichtigsten Karten und Pläne zum MH17-Absturz](#). Uit dit onderzoek bleek dat Malaysia Airlines zeker niet de enige gebruiker was van deze route. Wel interessant om te zien welke Europese airlines ontbreken op deze lijst. O.a. British Airways en Air France schitteren door afwezigheid.

Je vraagt je dan af welke verschillende risicoanalyses er zijn gemaakt.

[Tegenover NOS verklaarde KLM CEO Pieter Elbers](#) op 15 januari 2015 dat dit op een misverstand berust omdat Air France wel degelijk boven Oost Oekraïne vloog in de periode voor de ramp. Zijn verklaring wordt later ondersteund door [Bijlage R Rapport Onderzoeksraad](#) "OPERATORS DIE OVER HET OOSTELIJK DEEL VAN OEKRAÏNE VLOGEN".

Eurocontrol heeft hiervoor de gegevens geleverd, maar deze gegevens zijn automatisch gegenereerd en er heeft geen controle plaatsgevonden op de correctheid ervan.

De discrepantie tussen de ([fact checked](#)) gegevens van Der Spiegel en Eurocontrol is tot nu toe niet verklaard.

British Airways CEO Willy Walsh zei [op 19 januari 2015 in EenVandaag](#) dat zij vanaf maart 2014 niet meer boven Oost Oekraïne vlogen en dat hun besluit genomen was op basis van openbare informatie. Langzamerhand begon er een beeld te ontstaan van het voorspel wat aan deze ramp vooraf ging.



Analyse middels gatenkaasmodel

Als je de ramp met MH17 probeert te analyseren middels een [gatenkaasmodel](#) (Reason model), kan je de volgende drie componenten benoemen als mogelijke systeemfouten.

1. Het luchtruim boven het conflictgebied

Op basis van [kamervragen over dit onderwerp](#) gaf de minister van justitie op 27 oktober 2014 het volgende antwoord (14):

Elk land heeft de soevereiniteit over het luchtruim dat zich boven zijn territorium bevindt. Dit betekent dat het desbetreffende land ook verantwoordelijk is voor de veiligheid van dat luchtruim en dit eventueel kan sluiten indien dit noodzakelijk wordt geacht.

[ICAO Doc 9554-AN/932](#) behandelt het vliegen boven potentieel gevaarlijke gebieden. Hoofdstuk 10 behandelt de maatregelen in geval van een gewapend conflict. Hier wordt o.a. aangegeven op welke wijze je de redenen kan vermelden van luchtruimbepalingen als gevolg van een gewapend conflict.

Voorbeeld tekst:

A747 NOTAMN

A) CBAD FIRB) WIEC) UFN APRX DUR

E) PARAMILITARY FORCES REPORTED OPERATING IN AREA (describe area with reference to latitude and longitude). CIVIL AIRCRAFT ARE REQUESTED TO MAINTAIN AT LEAST FL... WHILE TRANSITING THE AREA IN ORDER TO AVOID A POTENTIAL THREAT (describe threat).

Oekraïne heeft zich hieraan niet gehouden, er werden in de NOTAM's geen redenen vermeld voor de minimum flight levels, waarmee Oekraïne belangrijke informatie voor airlines en vliegers heeft verborgen

2. De rol van inlichtingendiensten

Op 14 juli 2014 werd in Kiev een diplomatenbriefing gehouden, waarbij de Oekraïense minister van Buitenlandse zaken Klimkin inlichtingen gaf over de situatie in Oost Oekraïne. Hierbij werd o.a. mededelingen gedaan over het neerschieten van een AN26 transportvliegtuig dat op 6500 meter hoogte vloog. Er werd op dat moment geen link gelegd tussen de aanwezigheid en het gebruik van zware luchtafweer wapens en het mogelijke gevaar voor de burgerluchtvaart. De NL regering is toe nu toe telkens zeer terughoudend geweest met het verstrekken van informatie over deze briefing Meer hierover in [het rapport van de CTIVD](#)

3. De rol van de luchtvaartmaatschappijen

Een goed safety record is één van de primary assets van een luchtvaartmaatschappij. Een zware crash kan het voortbestaan zelfs bedreigen. Geen wonder dus dat de meeste airlines hier bovenop zitten; safety always first!

Voor een vlucht aanvangt vindt er eerst een degelijke vluchtvoorbereiding plaats, waarbij de vliegers een uitgebreid briefing-pakket doornemen met o.a. de route, de weersverwachting en de NOTAM's. Als je als vlieger bij het lezen van de NOTAM's ziet dat jouw route over een conflictgebied gaat en er geen verdere informatie over wordt gegeven, dan is dat minimaal reden om vragen te stellen. Als er vervolgens geen goed antwoord op komt dan is dat reden genoeg om de route zodanig te wijzigen, dat deze het conflictgebied vermijdt.

Een verkeersvliegtuig op een lange-afstandsvlucht is soms een half etmaal onderweg naar zijn bestemming. Gedurende de vlucht ben je redelijkerwijs afgesloten van de buitenwereld (behoudens contact met de lokale verkeersleiding), maar onderweg kunnen zich wel allerlei gebeurtenissen voordoen die effect hebben op de vlucht. Mede om die reden wordt de actuele vluchtuitvoering gemonitord door de luchtvaartmaatschappij.

In deze [YouTube video](#) wordt een mooi voorbeeld gegeven hoe een airline via het Operations Control Center (OCC) de vluchtuitvoering en tegelijkertijd het wereldnieuws 24/7 volgt om te kunnen ingrijpen bij optredende calamiteiten. In zo'n geval kan de airline via satcom en andere communicatiemiddelen contact opnemen met de bemanning en in overleg met de gezagvoerder mitigerende maatregelen nemen om de vlucht tot een veilig einde te brengen. Het OCC is op deze wijze de ogen, oren en voelsprietten van vluchten die onderweg zijn.

Je kan je dus ook afvragen wat de airlines zelf wisten van de situatie in Oost Oekraïne. British Airways had al een tipje van de sluier opgelicht en het nieuws lag overal voor het oprapen.

Op 17 oktober 2015 verscheen in NRC een zeer lezenswaardig artikel met de veelzeggende titel [We wisten alles, behalve de Boek](#). In dit interview met KLM chief operating officer en het hoofd security services ontbrak helaas één vraag, namelijk: "heeft u nimmer getwijfeld aan de veiligheid van het luchtruim boven Oost Oekraïne naar aanleiding van al het wereldnieuws wat uzelf 24/7 volgt?" Die vraag kwam wel aan de orde tijdens de TweedeKamer [hoorzitting / rondetafelgesprek](#) op 22 januari 2016. Tot twee maal toe vroeg CDA kamerlid Pieter Omtzigt aan KLM hoofd vliegdiens wat de informatiepositie van KLM was op 17 juli 2014. Net zoveel keren werd deze vraag door de KLM functionaris ontweken door te verwijzen naar het rapport van de OVV



Pieter Omtzigt

@PieterOmtzigt

Dit zegt KLM over hoe zij wereld in de gaten houdt:

<http://youtu.be/ZiQdH-Jp6MM>

Maar over de informatie op dag MH17 aanslag: geen antwoord

<https://twitter.com/PieterOmtzigt/status/690468833937735680>



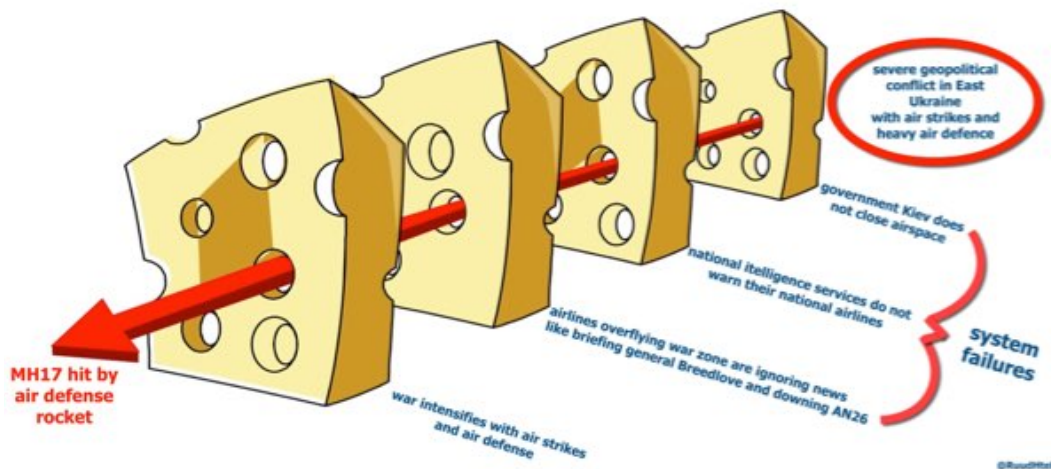
Pieter Omtzigt

@PieterOmtzigt

KLM wil wel dat er van MH17 geleerd wordt, maar wil niet ingaan op de vraag welke informatiepositie zij had op 17 juli 2014

<https://twitter.com/PieterOmtzigt/status/690469660135915524>

Het gatenkaasmodel voor de ramp met MH17 zou er ongeveer zo kunnen uitzien



Het model begint aan de rechterzijde met de ontwikkeling van het geopolitieke conflict en de gewapende strijd van leger & luchtmacht van de regering in Kiev tegen de separatisten in het oosten.

Vervolgens de systeemfouten:

1. Het verzuim van Kiev om de burgerluchtvaart te waarschuwen voor dit gewapende conflict conform de ICAO richtlijnen en de weigering om het luchtruim volledig te sluiten.
2. Nationale inlichtingendiensten die het verband niet zien tussen de gewapende strijd en de veiligheid voor het burgerluchtverkeer.
3. Airlines die geen verband zien tussen de gewapende strijd met luchtafweer, welke uitgebreid in het nieuws was, en de veiligheid van hun passagiers en bemanningen.

Alle gaten in de systeemfouten liggen nu op één lijn en dan heb je nog maar één gek nodig, die de beschikking heeft over een zwaar wapen en dit op het verkeerde moment afvuurt om deze totaal onnodige ramp te realiseren. Ik kan mij nauwelijks voorstellen dat dit met opzet is gebeurd. Niemand had er belang bij om een verkeersvliegtuig uit de lucht te schieten. Ondanks het feit dat er diverse complot-gedachtes de ronde deden na de crash, vind ik de term "aanslag" hier niet gepast

Publicatie van het onderzoeksrapport op 13 oktober 2015 en de rol van Oekraïne

Ten aanzien van de vliegroute en het luchtruim schrijft de onderzoeksraad in haar rapport:

De Oekraïense autoriteiten hebben niet overwogen om het luchtruim boven het oostelijk deel van Oekraïne geheel te sluiten voor de burgerluchtvaart. In de verklaringen van de Oekraïense autoriteiten op 14 en 17 juli 2014 over de beschietingen van militaire vliegtuigen was sprake van de inzet van wapensystemen die kruishoogte van burgervliegtuigen kunnen bereiken. Deze verklaringen gaven naar het oordeel van de Onderzoeksraad voldoende aanleiding om het luchtruim boven het conflictgebied uit voorzorg te sluiten.

De Onderzoeksraad meent dat luchtruimgebruikers erop moeten kunnen rekenen dat onveilige luchtruimen worden gesloten voor de burgerluchtvaart en dat luchtruimgebruikers in elk geval voldoende geïnformeerd moeten worden over de aard van het conflict en de achterliggende redenen van maatregelen, zoals een (tijdelijke) hoogtebeperking. Dit laat onverlet dat luchtruimgebruikers ook een eigen verantwoordelijkheid hebben voor een veilige vluchtuitvoering.

Vliegroutes - Geen van de betrokken partijen heeft de risico's van het gewapende conflict in het oostelijk deel van Oekraïne voor het burgerluchtverkeer op adequate wijze onderkend.

Wie denkt dat Oekraïne na publicatie van het onderzoeksrapport op 13 oktober 2015 diep door het stof zou gaan voor het aanbod van onveilig luchtruim, duizend maal sorry zou zeggen en bereidheid zou tonen tot betaling van een ruimhartige schadevergoeding aan de nabestaanden, komt bedrogen uit.

Ruim voor publicatie van het onderzoeksrapport hadden betrokken partijen voorinzage en konden ze commentaar leveren op de inhoud ervan.

In [bijlage W](#) (bladzijde 26 en 27) geeft Oekraïne aan dat ze het oneens zijn met de hoofd- en subconclusies in het rapport. Hiermee schuiven ze alle verantwoordelijkheid voor het onveilige luchtruim aan de kant en steken in feite een dikke middelvinger op naar de onderzoeksraad

Het vreemde hiervan is dat geen enkele reactie hierop volgt van de NL regering, de NL politiek en de NL pers.

[De NL regering heeft op 8 december haar beleidsreactie gegeven op het OVW rapport](#), waarin op geen enkele wijze melding wordt gemaakt van de afkeurenswaardige houding van Oekraïne.

Ook de NL politiek lijkt zich er niet aan te storen en stort zich volledig op het ontbreken van radarbeelden. Er achteraan hobbelt de NL pers.

Al met al kom ik tot de conclusie dat de dikke rookgordijnen rondom MH17 nog lang niet zijn opgeklaard, alle partijen nagenoeg iedere verantwoordelijkheid ontkennen en dat er nauwelijks wijze lessen zijn geleerd

Ruud Holswilder