

To: (10)(2e) (10)(2e) @minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbuza.nl;
(10)(2e) @minaz.nl (10)(2e) @minaz.nl
Cc: (10)(2e) (10)(2e) @minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e)
(10)(2e) @minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbuza.nl; (10)(2e) (10)(2e)
(10)(2e) - DGLM (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - HBJZ (10)(2e) @minienw.nl
From: (10)(10)(2e)
(10)(2e) Mon 5/24/2021 1:58:51 PM
Subject: RE: Spoed: Belarus @ ER - verzoek AZ

Ik deel analyse IenW. Laat mi wel onverlet dat politieke oproep ER aan luchtvaartmaatschappijen om overvluchten Belarus in licht incident gisteren te mijden mogelijk moet zijn. Hoewel niet afdwingbaar zien we dat Europese signalen van EASA over risico's bij vluchten over conflictgebieden niet aan dovemansoren zijn gericht.

(10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>
Datum: maandag 24 mei 2021 2:33 PM
Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>, (10)(2e) @minaz.nl <(10)(2e) @minaz.nl>
Kopie: (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>
Onderwerp: FW: Spoed: Belarus @ ER - verzoek AZ

(10)(2e)

Zie hieronder gevraagde nadere analyse I&W, met als conclusie dat weg van sanctie smeer ruimte biedt dan luchtvaartregelgeving.

Wat betreft landingsrechten zou J&V/NCTV moeten vaststellen dat er een veiligheidsreden is voordat I&W een vliegverbod kan instellen. NCTV heeft mede obv info van AIVD vooralsnog anders besloten. Komt volgens mij door hoe AIVD risico heeft gedefinieerd (nl als risico om neergeschoten te worden).

Wat betreft overvliegen is er geen juridische basis en wordt gewaarschuwd voor risico voor precedent.
Als ik ook (10)(2e) goed begrijp zou vlieger dat Belarus strikt gesproken geen conflictgebied is niet opgaan.

grt, (10)(2e)

From: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>
Sent: maandag 24 mei 2021 14:20
To: (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>
Cc: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) @nctv.minjenv.nl; (10)(2e) <(10)(2e) @minbuza.nl>
Subject: RE: Spoed: Belarus @ ER - verzoek AZ
Importance: High

Dag collega's,

Hieronder puntsgewijs onze analyse vanuit perspectief luchtvaartregelgeving.

Een vliegverbod vanuit Wit Rusland c.q. het opschorten van landingsrechten kan alleen als er volgens J&V gegronde redenen uit oopunt van de veiligheid zijn. Dat is volgens de NCTV nu niet aan de orde, zo begrijpen wij.

Er is daarnaast in de luchtvaartregelgeving geen juridische basis om luchtvaartmaatschappijen niet naar/over Wit Rusland te laten vliegen. Een oproep om de situatie in hun risicoanalyses mee te nemen kan op zich, maar dat gebeurt al en voegt niks toe (het zou kwalijk zijn als ze dat niet al gedaan hebben).

Kortom, zoals al volgt uit de concept annotatie voor de MP die gisteren is opgesteld, (11)(1)

(11)(1)

Luchtvaartverdrag NL-BLR

- Er is een **Luchtvaartverdrag NL-BLR**. Op grond van dat verdrag vliegen NL en BLR luchtvaartmaatschappijen tussen deze landen. Dit verdrag heeft **geen voorzieningen om zonder gegronde redenen vluchten uit Wit Rusland te verbieden**. Evenmin kan Wit-Rusland dat. Het beperken van vluchten kan hooguit bij het (herhaald) overtreden van nationale wet- en regelgeving. De over en weer onder het vervoersverdrag aangewezen luchtvaartmaatschappijen moeten dus ernstig in overtreding zijn.
- Indien tot het beperken van vluchten wordt overgegaan, dan kan dit op grond van artikel 5, tweede lid, slechts na overleg tussen de beide luchtvaartautoriteiten. **Indien NL eenzijdig maatregelen neemt, ligt het voor de hand dat op basis van de reciprociteitsregels Wit Rusland ook NL luchtvaartmaatschappijen (i.c. KLM) verbiedt om van/naar/over Wit Rusland te vliegen.**

Vluchten vanuit NL naar/over BLR:

- KLM heeft in het kader van het luchtvaartverdrag een codeshare met Belavia die 6x per week van Schiphol naar Minsk vliegt. Daarnaast vliegt KLM diverse belangrijke Azië-routes (o.a. Bangkok, Singapore) over Wit Rusland. (10)(2g)

(10)(2g)

(10)(2g)

Verbod voor BLR luchtvaart om in Nederland te landen:

- Elke verdragsstaat bij het verdrag van Chicago is soeverein over het eigen luchtruim (artikel 1 van het verdrag). Elke verdragsstaat kan de uitvoering van burgerluchtverkeer in haar luchtruim beperken of verbieden (artikel 9 van het verdrag).
- Op grond van artikel 5.10, eerste lid, van de Wet luchtvaart **kan Nederland om redenen van openbare orde of veiligheid of om andere dringende redenen**, waarbij het uitoefenen van de luchtvaart en omstandigheden of gebeurtenissen op het aardoppervlak elkaar kunnen beïnvloeden, **de uitvoering van burgerluchtvaart in het Nederlandse luchtruim beperken of verbieden (sluiten luchtruim/vliegverbod).**
- Een dergelijke beperking of verbod moet dus wel verband houden met een gerechtvaardigd doel. **Alleen als de bevoegde autoriteiten (i.c. de minister van J&W/NCTV) vaststelt dat er een veiligheidsreden is, kan de minister van I&W verzocht worden een vliegverbod in te stellen.**

Verbod voor NL luchtvaart om naar/over BLR (luchtruim) te vliegen:

- **Nederland en de Europese Unie kunnen luchtvaartmaatschappijen niet verbieden door ander luchtruim te vliegen.** Luchtvaartmaatschappijen moeten de plaatselijke regels (van ter plaatse bevoegde soevereine staten) opvolgen (artikel 5.2, Wet luchtvaart).
- Luchtvaartmaatschappijen zijn verantwoordelijk dat fundamentele grondregels voor een veilige vluchtuitvoering worden nageleefd (artikelen 5.4 tot en met 5.9 Wet luchtvaart). Luchtvaartmaatschappijen zijn binnen de kaders van een zorgplichtbepaling ook in het buitenland primair zelf verantwoordelijk zijn voor de daadwerkelijke veilige vluchtuitvoering (artikel 5.3 Wet luchtvaart én SERA verordening 1301).
- **Er is dus geen juridische basis om NL luchtvaartmaatschappijen te verbieden om naar/over Wit Rusland te vliegen.** Ook ten aanzien van conflictgebieden – n.a.v. MH17 – is daar geen verandering in gekomen. **Het is aan luchtvaartmaatschappijen zelf om op basis van alle relevante (veiligheids)informatie een risicobeoordeling te maken.** Indien daar in het geval van Wit Rusland van wordt afgeweken, schept dit een precedent dat mogelijk vergaande consequenties kan hebben voor het beleid t.a.v. vliegen over conflictgebieden.

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>

Verzonden: maandag 24 mei 2021 13:28

Aan: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl> (10)(10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>

CC: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>; (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Spoed: Belarus @ ER - verzoek AZ

Urgentie: Hoog

Nog concreter geformuleerd:

- (1) Toegang tot EU luchthavens verbieden aan Belavia: mi zijn we daar politiek voor, en horen we jullie niet zeggen dat KLM daardoor onevenredig geraakt zou worden. Dan is de vervolgvraag: hoe regel je dat? a. Via sanctiebesluit (listing van deze entity)? b. Of via luchtvaartveiligheidsweg? c. Of derde weg? graag jullie visie op b en c.
- (2) Overvliegen van BY – is er echt geen juridische basis? Kunnen we dan wel politiek instemmen met een constatering van de ER dat het kennelijk onveilig is om er overheen te vliegen? En een oproep aan luchtvaartmaatschappijen het incident van gisteren in hun risico-analyse mee te nemen?

Nogmaals dank, (10)(2e)

From: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Sent: maandag 24 mei 2021 13:07
To: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e); (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Cc: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Subject: Spoed: Belarus @ ER - verzoek AZ

Dat zegt mij nog niks.

Wel net verzoek van AZ om de kaders in NL te krijgen om vliegverbod in BLR luchtruim en geen toestemming voor BLR luchtvaart om in NL/EU te landen politiek rond te krijgen.

Kunnen de juristen van I&W samen met (10)(2e)(2e) het juridische kader snel en kort opschrijven? Graag via (10)(2e)

(10)(2e) lie aantekening voor MP coordineert, naar AZ.

Bij voorbaat dank (10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>
Datum: maandag 24 mei 2021 12:38 PM
Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Onderwerp: RE: France discussing suspension of Belarus transport links - Elysee

OK, dank. Krijg via de zijlijn dat er naar haakje wordt gezocht obv EU regels mensenrechten?

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Datum: maandag 24 mei 2021 12:28 PM
Aan: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>
Onderwerp: FW: France discussing suspension of Belarus transport links - Elysee

(10)(2e) wij gaan via onze DGPZ bij zijn EU collega's uitvragen welke andere landen al overvluchten opschorten en op welke (juridische) basis. Zie ook hieronder, het gaat hard.

grt, (10)(2e)

From: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Sent: maandag 24 mei 2021 12:25
To: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Cc: (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minbuza.nl>
Subject: FW: France discussing suspension of Belarus transport links - Elysee

to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.