

VN waarschuwt voor aanvallen op passagiersvliegtuigen: dreigt een nieuw MH17-drama?

De Verenigde Naties waarschuwen voor incidenten met passagiersvliegtuigen door de oorlogen wereldwijd. “De kans dat een burgervliegtuig doelwit wordt, neemt toe”, klinkt het. Dreigt een tragedie zoals MH17 zich opnieuw voor te doen? Worden vliegroutes massaal aangepast? En stijgt de prijs van een vliegticket dan ook? We vragen het aan defensiespecialist Roger Housen en luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen).

Een geruststellende boodschap is het allerm minst. Passagiersvliegtuigen kunnen zomaar in een spervuur terechtkomen en het risico dat ze zélf onder vuur worden genomen, neemt toe. De Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO), een VN-agentschap, spreekt van een “fundamenteel veiligheidsrisico”. Door de vele oorlogen en de opmars van drones, langeafstandsraketten, luchtafweer en systemen die gps-communicatie verstoren, vergroten de gevaren voor de burgerluchtvaart.

“

Drones en wapens in de lucht kunnen altijd een bedreiging vormen voor vliegtuigen. Maar ik denk dat de dreiging in Europa eerder klein is



Roger Housen

Defensiespecialist en oud-kolonel

Maar moeten we ons echt zorgen maken als we het vliegtuig nemen naar onze volgende reisbestemming? “Drones en wapens in de lucht kunnen altijd een bedreiging vormen voor vliegtuigen. Maar ik denk dat de dreiging in Europa eerder klein is”, zegt oud-kolonel en defensiespecialist Roger Housen.

Dat komt onder meer doordat commerciële vliegtuigen conflictgebieden doorgaans vermijden. Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) geeft daar duidelijke richtlijnen over. “Over Oekraïne en Iran mag niet gevlogen worden. Andere gebieden, zoals Israël, worden dan weer als risicovol bestempeld”, vertelt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf.

Boven bereik van drones

“Het Oekraïense luchtruim wordt net gemedan om zulke incidenten te voorkomen”, vult Housen aan. “Soms is er een uitzondering, maar dan vliegen toestellen op zo’n tien kilometer hoogte.” Volgens hem bevinden ze zich dan ruim boven het bereik van drones. “De grootste drones halen maximaal 2.000 meter.” Dewulf treedt hem bij. “Een lijnvliegtuig dat op kruishoogte overvliegt, kan je in principe niet raken met een gewone drone. Daar heb je geavanceerde luchtafweerraketten voor nodig.”

Ook voor gps-verstoringen, waar de VN voor waarschuwen, is er volgens Housen voorlopig geen reden tot paniek. "In de oorlog in Oekraïne heeft dat nog niet tot ernstige incidenten geleid. Elk vliegtuig beschikt over twee back-upsystemen om veilig te kunnen navigeren en landen als het gps-signaal verstoord raakt."

Toch is het gevaar niet overal even beperkt. "Er zijn regio's waar legers hun luchtruim onvoldoende kunnen controleren, omdat ze niet over de juiste radars beschikken. Dat zien we vooral in delen van Afrika en Zuid-Amerika", zegt Housen. "Ook in landen waar het geweld plots opblaait door rebellengroepen, zonder dat er officieel sprake is van oorlog, schuilt een risico. Als luchtvaartmaatschappijen niet weten dat ze dat luchtruim moeten vermijden, kan het gevaar voor incidenten toenemen. Daarvoor waarschuwt de internationale luchtvaartorganisatie terecht."

Vliegtuigen minder vol

Volgens Dewulf is de impact van de oorlogen op de luchtvaart wereldwijd niet te onderschatten. "Vliegroutes worden op hele grote schaal omgeleid. Vroeger vloog je voor een landing in Dubai vaak over de Perzische Golf. Sinds de oorlog in Iran worden veel vluchten omgeleid via Saudi-Arabië."

"In het Midden-Oosten lijkt het wel *business as usual*. Luchtvaartmaatschappijen zoals Emirates en Etihad blijven volop vliegen op Qatar, Dubai en Abu Dhabi. Alleen zitten de vliegtuigen minder vol, omdat het toerisme er sterk is teruggevallen. Daar vliegen houdt natuurlijk wel een risico in. Iran vuurt af en toe raketten af richting militaire basissen in de Golfregio, er kan altijd één verkeerd landen. Maar de lokale autoriteiten volgen dit natuurlijk van dichtbij op om dergelijke incidenten te vermijden."



De luchtvaart draagt het trauma van MH17 nog altijd tragische vergissingen



Wouter Dewulf

Luchtvaarteconoom (UAntwerpen)

Ook reizigers voelen de gevolgen van de oorlogen en geopolitieke spanningen. Doordat vliegtuigen omwegen moeten maken, duren vluchten langer en lopen de kosten op. Zo kunnen de luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld niet meer rechtstreeks over Oekraïne en Rusland vliegen op weg naar Azië.

"Een vlucht naar Azië is daardoor vandaag veel duurder dan vroeger", zegt Dewulf. "Bovendien vermijden sommige reizigers liever een tussenstop in het Midden-Oosten en kiezen ze voor een rechtstreekse vlucht met een Europese luchtvaartmaatschappij. Zij hebben hun prijzen opgetrokken", legt Dewulf uit.

Het trauma MH17

De waarschuwing van de VN roept onvermijdelijk herinneringen op aan vlucht MH17. In 2014 werd het toestel van Malaysia Airlines, onderweg van Amsterdam naar Kuala Lumpur, boven Oekraïne neergehaald door een Russische raket. Zes jaar later werd ook een Oekraïens passagiersvliegtuig boven Iran per vergissing uit de lucht geschoten.

“De luchtvaart draagt dat trauma nog altijd mee”, zegt Dewulf. “Ook in 1988 werd al een toestel van Iran Air boven de Perzische Golf neergehaald door de Amerikanen. Er is dus wel een geschiedenis van zulke tragische vergissingen.”

Volgens Housen zijn er wel lessen getrokken uit MH17. “In 2014 golden er geen voorzorgsmaatregelen. Er waren geen beperkingen voor het luchtruim boven Oekraïne, dus tal van vliegmaatschappijen vlogen daar zonder problemen over. Alles leek veilig, tot het toestel dus uit de lucht werd gehaald. Vandaag wordt het luchtruim boven conflictgebieden veel strenger opgevolgd.”

Jana Valcke