

Convenant veiligheidsverbetering Schiphol

Ontwikkeling integraal
veiligheidsmanagementsysteem Schiphol en
Analysebureau Luchtvaartvoorvallen

Partijen:

1. **De Minister van Infrastructuur en Waterstaat**, mevrouw C. Nieuwenhuizen Wijbenga, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: de minister;
2. **De leden van de Safety Review Board van het 'Joint Sector Integral Safety Management System'**, Royal Schiphol Group, in deze vertegenwoordigd door de Chief Operations Officer mevrouw B.I. Otto, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), in deze vertegenwoordigd door de Chief Executive Officer de heer M.W.A. van Dorst, KLM Royal Dutch Airlines, in deze vertegenwoordigd door de Chief Operating Officer de heer R. de Groot, Easyjet, in deze vertegenwoordigd door de Director of Flight Operations de heer D. Morgan, Swissport, in deze vertegenwoordigd door de Chief Executive Officer Netherlands & Denmark de heer M. Biersma, Gezamenlijke Tankdienst Schiphol B.V., in deze vertegenwoordigd door de Managing Director de heer A.L. Petra, hierna te noemen: de sectorpartijen;

tezamen hierna te noemen: partijen

Overwegingen:

Gelet op,

- de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid op Schiphol die bij de minister is belegd en nader is uitgewerkt in het op grond van internationale regels verplichte State Safety Programme van 15 juni 2015 en de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) van 11 oktober 2017;
- de primaire verantwoordelijkheid van de sectorpartijen voor de veiligheid op en rond Schiphol, individueel en gezamenlijk;
- het internationale karakter van luchtvaart dat maakt dat de regelgeving voor luchtvaartveiligheid grotendeels internationaal tot stand komt en dient tot harmonisatie en een level playing field;
- het rapport *Veiligheid vliegverkeer Schiphol* van de OVV gepubliceerd op 6 april 2017, waarin aanbevelingen zijn opgenomen over de verbetering van de samenwerking van de sectorpartijen aan de veiligheid en de ontwikkeling van een integraal veiligheidsmanagementsysteem (ISMS) waaraan de sectorpartijen zich committeren;
- de opgedane ervaring van de sectorpartijen in het Veiligheidsplatform Schiphol waarbij informatie-uitwisseling heeft geleid tot concrete gezamenlijke initiatieven om de veiligheid verder te verhogen;
- de ontwikkeling van het gezamenlijke ISMS zoals door de sectorpartijen op eigen initiatief is gestart en dat in internationaal perspectief in de voorziene vorm vooruitstrevend is;
- de Safety Review Board van het ISMS waarin de bestuurders van de sectorpartijen zitting hebben;
- het integrale Toezichtsprogramma Schiphol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waarbinnen de ILT mede op basis van risico- en informatiegestuurd werken nader haar prioriteiten vaststelt;
- de aanbeveling van de OVV in het voornoemde rapport om het functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) te verbeteren en de doorontwikkeling daarvan die door de ILT in gang is gezet;
- de reguliere auditcyclus van EASA waarin de uitvoering van Verordening (EU) nr. 376/2014 (als onderdeel van een bredere inspectie van het managementsysteem) en daarmee het functioneren van het ABL periodiek wordt getoetst; de komende audit is voorzien in juli 2018;

- het feit dat een goed functionerend ABL van essentieel belang is in het systeem om vroegtijdig lering te trekken uit voorvallen om de luchtvaartveiligheid te verbeteren, niet in de laatste plaats voor de sectorpartijen en het ministerie.

Overeenkomst:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In dit convenant wordt verstaan onder:

- ABL*: Analysebureau Luchtvaartvoorvallen;
- EASA*: European Aviation Safety Agency;
- ICAO*: International Civil Aviation Organization;
- ILT*: Inspectie Leefomgeving en Transport;
- ISMS*: Integraal Safety Management Systeem;
- ministerie*: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- OVV*: Onderzoeksraad voor Veiligheid;
- SMS*: Safety Management System;
- SSP*: State Safety Programme.

KADER

Artikel 2. Doel convenant

In dit convenant worden afspraken gemaakt over:

- het verder ontwikkelen van het ISMS;
- het verder ontwikkelen van het ABL.

Artikel 3. SSP, strategische veiligheidsvisie en Staat van de Veiligheid

1. Het ministerie geeft elke vijf jaar het SSP uit waarin de veiligheidsverantwoordelijkheid, het veiligheidsrisicomanagement, de veiligheidsborging en de veiligheidspromotie voor luchtvaart zijn beschreven en veiligheidsdoelen zijn opgenomen die richting geven aan de inzet van het ministerie en de sectorpartijen.
2. Binnen de kaders van het SSP stellen de sectorpartijen in het ISMS een gezamenlijke strategische veiligheidsvisie op. De eerste wordt in 2018 vastgesteld.
3. Wanneer daar aanleiding toe is, wordt de strategische veiligheidsvisie door de sectorpartijen aangepast. In ieder geval wordt bij een herziening van het SSP door de minister, waarvan de eerstvolgende is voorzien voor 2020, de visie door de sectorpartijen geëvalueerd en zo nodig bijgesteld.
4. De minister toetst of de strategische veiligheidsvisie consistent is met het SSP alvorens de strategische veiligheidsvisie door de sectorpartijen wordt vastgesteld.
5. De sectorpartijen werken vanuit de inzichten en prioriteiten uit het ISMS mee aan het door de minister periodiek actualiseren van het SSP en het bijbehorende SSP Actieplan.
6. De ILT brengt periodiek een Staat van de Veiligheid uit waarmee onder meer de ontwikkeling van de veiligheid op Schiphol inzichtelijk wordt.

Artikel 4. Overlegstructuur sectorpartijen - ministerie

1. Tenminste elk kwartaal vindt overleg op directieniveau plaats over de integrale veiligheid van Schiphol, waaraan het ministerie, de programmadirecteur Integrale Safety Organisatie en namens de Safety

Review Board van het ISMS in ieder geval directeurs van Schiphol, LVNL en KLM deelnemen.

2. Tenminste elk kwartaal vindt overleg op managementsniveau plaats over de integrale veiligheid van Schiphol, waaraan het ministerie, de programmadirecteur Integrale Safety Organisatie en namens het Core Team van de Integrale Safety Office in ieder geval managers van Schiphol, LVNL en KLM deelnemen.
3. De voortgang van de ontwikkeling van het ISMS en de invulling en uitvoering van de in dit convenant vastgelegde afspraken wordt in het overleg op directie- en managementsniveau telkens geagendeerd.

INTEGRAAL VEILIGHEIDSMANAGEMENT

Artikel 5. Ontwikkeling ISMS

1. Er komt een ISMS dat gebruikt zal worden door de sectorpartijen met als doel door verbeterde samenwerking de veiligheid te verhogen.
2. De sectorpartijen zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het ISMS.

Artikel 6. ISMS

Een ISMS is een systeem waarin de sectorpartijen gezamenlijk:

- a. de veiligheidsrisico's met betrekking tot relaties en interacties tussen de afzonderlijke partijen, de zogenoemde interfaces, beheersen;
- b. de voorschriften aan het veiligheidsmanagementsysteem (SMS) van de individuele organisaties, zoals voorgeschreven door ICAO en vervat in de EU-regelgeving, naar het ISMS vertalen;
- c. de veiligheidsrisico's die meerdere op Schiphol opererende sectorpartijen raken identificeren, analyseren, voorkomen of beheersen en monitoren, bijvoorbeeld door:
 - het identificeren van gevaren en risico's door het uitvoeren van gezamenlijk incidentenonderzoek;
 - het ontwikkelen van een integrale risicomethodiek, zodat een eenduidig beeld ontstaat van de zwaarte van een risico en de urgentie en het belang om hiertegen iets te doen;
 - het gezamenlijk voorkomen of beheersen van de geïdentificeerde en geanalyseerde risico's;
 - de evaluatie van de effectiviteit van de getroffen maatregelen en het zo nodig bijstellen van de maatregelen;
- d. besluiten nemen waarbij er een effectieve en efficiënte overleg- en besluitvormingsstructuur is en de benodigde maatregelen ter verbetering van de veiligheid tijdig worden doorgevoerd;
- e. werken op basis van een gezamenlijke strategische veiligheidsvisie en veiligheidsdoelstellingen.

Artikel 7. Streefplanning ontwikkeling ISMS

1. De sectorpartijen ontwikkelen het ISMS zo spoedig mogelijk.
2. Een aantal onderdelen van het ISMS is reeds tot stand gekomen. De streefplanning van de volgende stappen is:
 - a. gezamenlijke risicoanalyses, eerste uitkomsten: 1 augustus 2018;
 - b. gezamenlijk voorvalonderzoek, eerste uitkomsten: 1 augustus 2018;
 - c. gezamenlijke strategische veiligheidsvisie: zie artikel 3;
 - d. vaststellen van de belangrijkste 5 gezamenlijke risico's met betrekking tot de vliegoperatie: 1 januari 2019;

- e. vaststellen van de belangrijkste 5 gezamenlijke risico's met betrekking tot de afhandeling op de grond: 1 januari 2019;
 - f. handboek ISMS: 1 januari 2019.
3. Het ISMS zal continu ontwikkeld en verbeterd worden. De ontwikkeling van het ISMS is vooruitstrevend wat betekent dat de sectorpartijen tijdens de ontwikkeling een werkbaar invulling moeten vinden, waarbij ook opgedane ervaring en evaluaties door externe deskundigen als input dienen voor de verdere ontwikkeling.

Artikel 8. Roadmap safety improvement Schiphol

1. De sectorpartijen stellen een *roadmap safety improvement Schiphol* op met alle gezamenlijke maatregelen die nodig zijn voor een aantoonbare verbetering van de veiligheid van Schiphol de komende jaren.
2. Deze roadmap bevat de agenda voor gezamenlijke veiligheidsverbetering op basis van de aanbevelingen van de OVV, het rapport *Integrale veiligheidsanalyse Schiphol* van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, door de sectorpartijen reeds geïdentificeerde en nieuw te identificeren veiligheidsverbeteringen, internationale ontwikkelingen en informatie van de ILT en het ABL.
3. Besluitvorming over de te nemen maatregelen door de sectorpartijen vindt plaats op basis van een meer gedetailleerde analyse van de concrete veiligheidseffecten als onderdeel van het ISMS.
4. In combinatie met de analyses die in het ISMS plaatsvinden stelt de roadmap de sectorpartijen in staat om op transparante wijze op de voortgang van de gezamenlijke veiligheidsverbetering te sturen en deze te monitoren.
5. De sectorpartijen streven ernaar de eerste roadmap uiterlijk in oktober 2018 vast te stellen.
6. Over de voortgang van de uitvoering van de roadmap spreken de partijen periodiek.

Artikel 9. Integrale veiligheidsanalyse

1. In het kader van het ISMS wordt de veiligheid door de sectorpartijen bij belangrijke wijzigingen integraal geanalyseerd.
2. In het kader van het ISMS wordt in 2019 en verder door de sectorpartijen bij iedere capaciteitsdeclaratie, zoals bedoeld in het Besluit slotallocatie, vooraf getoetst of de gedeclareerde capaciteit veilig kan worden uitgevoerd.
3. Bij significante besluiten van de minister over de ontwikkeling of het gebruik van Schiphol die gevolgen voor de veiligheid kunnen hebben, wordt in opdracht van het ministerie een onafhankelijk veiligheidsonderzoek uitgevoerd, waaraan de sectorpartijen actief bijdragen en de benodigde informatie leveren.

Artikel 10. Periodieke externe evaluatie ontwikkeling ISMS

1. Tijdens de ontwikkeling van het ISMS laten de sectorpartijen jaarlijks een evaluatie naar de ontwikkeling en het functioneren van het ISMS uitvoeren door (internationale) externe veiligheidsdeskundigen. De eerste externe evaluatie wordt in 2019 uitgevoerd.
2. Deze evaluaties zien eveneens op de verbetering van het ABL bedoeld in artikel 15. De ILT bepaalt mede welke externe deskundigen worden benaderd.
3. In de evaluatie wordt beoordeeld of:
 - a. het ISMS conform de vastgelegde procedures functioneert;

- b. het doel, het verhogen van de veiligheid door goede samenwerking tussen de sectorpartijen, aantoonbaar wordt bereikt.
4. Het evaluatierapport en de wijze waarop de sectorpartijen met de bevindingen omgaan, worden in respectievelijk het overleg op managers- en directieniveau bedoeld in artikel 4 besproken.
5. Nadat de elementen van het ISMS zoals beschreven in artikel 6 zijn ontwikkeld en uit een tweetal opeenvolgende externe evaluaties is gebleken dat het ISMS functioneert zoals benoemd in het derde lid, kan de frequentie van de evaluaties worden teruggebracht. De periode tussen twee evaluaties is niet langer dan 36 maanden.
6. De ILT maakt gebruik van de informatie uit de evaluaties.

ANALYSEBUREAU LUCHTVAARTVOORVALLEN

Artikel 11. Verbetering ABL

1. Het ABL wordt verbeterd zodat samen met de sectorpartijen, de ILT en het ministerie vroegtijdig lering getrokken kan worden uit voorvallen om de luchtvaartveiligheid te verbeteren. Dit conform de bedoeling van de Verordening (EU) nr. 376/2014 over het melden en onderzoeken van voorvallen.
2. Het verbeterde ABL is in staat om:
 - a. informatie te leveren over de frequentie en ernst van veiligheid gerelateerde gebeurtenissen;
 - b. de betreffende informatie uit andere Europese landen adequaat te ontsluiten;
 - c. trendanalyses uit te voeren die relevante ontwikkelingen op veiligheidsgebied proactief aan het licht brengen;
 - d. informatie te leveren voor kernprestatie-indicatoren voor veiligheid die zowel in het ISMS, het toezicht en voor de beleidsontwikkeling gebruikt worden.

Artikel 12. Stappen verbetering ABL

De verbetering van het ABL bestaat uit:

- a. het maandelijks delen van bruikbare trendanalyses uit voorvalmeldingen met de sectorpartijen, zodat de sectorpartijen naar aanleiding van deze inzichten kunnen beoordelen of en zo ja welke maatregelen ten behoeve van veiligheidsverbetering moeten plaatsvinden;
- b. het daartoe verder ontwikkelen van de analysefunctie van het ABL door:
 - het slimmer gebruiken van data, waarbij de samenwerking met andere toezichthouders wordt opgezocht;
 - het ontwikkelen van concrete innovatieve producten en technieken om data te analyseren en het toepassen daarvan;
 - het versterken van de kennis van analysemethoden;
 - het automatiseren van het melden van voorvallen door de sectorpartijen;
 - betere classificatie van voorvallen, zoals bepaald in artikel 14;
- c. het proactief met de sectorpartijen delen van opmerkelijke ontwikkelingen en uitkomsten van analyses naast de periodieke trendanalyses.

Artikel 13. Streefplanning verbetering ABL

1. De ILT ontwikkelt het ABL continu en verbetert het ABL ook naar aanleiding van ervaringen, nieuwe mogelijkheden en ontwikkelingen. Ook de resultaten van de doorontwikkeling van het Toezichtsprogramma Schiphol bij de ILT of

- onderdelen daarvan, zoals de Staat van de Veiligheid, worden meegenomen bij de verdere verbetering van het ABL.
2. De stappen in de verbetering van het ABL neemt de ILT zo snel als mogelijk. De streefplanning is:
 - a. de organisatorische versterking van het ABL en de uitbreiding van de capaciteit met 2 fte: 1 november 2018;
 - b. de verbeterde aansluiting met de analysebehoefte van de sectorpartijen: 1 januari 2019;
 - c. overige stappen worden vastgelegd in een door de ILT in 2018 op te leveren uitgewerkt projectplan.

Artikel 14. Aansluiting ABL en ISMS voor data over Schiphol

1. De sectorpartijen melden overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving voorvallen aan het ABL.
2. De sectorpartijen leveren binnen het kader benoemd in het eerste lid, voorvallen geautomatiseerd aan het ABL aan, zodra dit technisch mogelijk is en de operationele kaders daarvoor tussen het ABL en de sectorpartijen zijn vastgesteld.
3. Binnen het kader benoemd in het eerste lid leveren de sectorpartijen de resultaten van de oorzaak analyses digitaal bij het ABL aan, zodat deze in de database van het ABL worden opgenomen.
4. Het ABL levert maandelijks trendanalyses aan de sectorpartijen en meldt opmerkelijke ontwikkelingen, zoals benoemd in artikel 12, direct.
5. De ILT maakt in 2018 separaat afspraken met de sectorpartijen betreffende:
 - a. operationele afspraken om een goede aansluiting tussen het ABL en het ISMS nader vorm te geven;
 - b. het wederzijds benutten van analysekennis om enerzijds tot een goede vraagarticulatie te komen en anderzijds tot analyses waar behoefte aan is;
 - c. het gebruik van informatie van het ABL uit Nederlandse en Europese database conform de eisen die de Verordening (EU) nr. 376/2014 daaraan stelt.

Artikel 15. Periodieke externe evaluatie verbetering ABL

1. Tijdens de verbetering van het ABL laat de ILT jaarlijks een evaluatie naar de verbetering van het ABL uitvoeren door externe deskundigen. De evaluaties worden uitgevoerd gelijktijdig met de evaluatie van de ontwikkeling van het ISMS als benoemd in artikel 10 en door dezelfde externe deskundigen. De eerste externe evaluatie wordt in 2019 uitgevoerd.
2. In de evaluatie wordt beoordeeld of:
 - a. het ABL verbetert conform hetgeen beschreven is in de artikelen 11 en 12;
 - b. het doel om met de sectorpartijen vroegtijdig lering te trekken uit voorvallen om de luchtvaartveiligheid te verbeteren wordt bereikt.
3. Bij de inrichting van de evaluatie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de resultaten van eerdere audits en evaluaties, bijvoorbeeld door EASA.
4. Het evaluatierapport en de wijze waarop de ILT met de bevindingen omgaat, presenteert de ILT in respectievelijk het overleg op managers- en directieniveau bedoeld in artikel 4.
5. Nadat de stappen in de verbetering van het ABL zoals beschreven in de artikelen 11 en 12 zijn gezet en uit een tweetal opeenvolgende externe evaluaties is gebleken dat het ABL functioneert bedoeld in het tweede lid, kan

de frequentie van de evaluaties worden teruggebracht. De periode tussen twee evaluaties is niet langer dan 36 maanden.

SLOTBEPALINGEN

Artikel 16. Evaluatie convenant

1. In 2020 worden het convenant en de daarin gemaakte afspraken onafhankelijk geëvalueerd in opdracht van de minister en in afstemming met de sectorpartijen. Hiervan wordt een verslag opgemaakt.
2. Partijen leveren de informatie die nodig is om een dergelijke evaluatie te kunnen uitvoeren.
3. Bij de evaluatie bezien de partijen of aanpassing van het convenant noodzakelijk is. Indien overeenstemming wordt bereikt met alle partijen wordt het convenant overeenkomstig aangepast.

Artikel 17. Gewijzigde of onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van dit convenant.
2. Het in het eerste lid bedoeld overleg vindt plaats binnen 6 weken nadat een partij de wens hiertoe aan de andere partijen schriftelijk kenbaar heeft gemaakt.

Artikel 18. Wijziging

1. Elke partij kan de andere partij schriftelijk verzoeken het convenant te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen 6 weken nadat een partij de wens daartoe aan de andere partij schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaring tot instemmingen worden als bijlage aan het convenant gehecht.

Artikel 19. Afdwingbaarheid

Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.

Artikel 20. Inwerkingtreding en looptijd

1. Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en eindigt op 31 december 2025.
2. Partijen treden uiterlijk een half jaar voor de in het eerste lid genoemde datum in overleg over de voortzetting van dit convenant.
3. Dit convenant is tussentijds niet eenzijdig opzegbaar, tenzij een individuele sectorpartij de activiteiten op Schiphol beëindigt of marginaliseert.

Artikel 21. Publicatie

Na ondertekening door de partijen wordt het convenant aan de Tweede Kamer aangeboden en gepubliceerd in de Staatscourant, dan wel wordt de zakelijk inhoud ervan gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in zeventvoud ondertekend.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
mevrouw C. Nieuwenhuizen Wijbenga,

.....

d.d.....te

**De leden van de Safety Review Board van het 'Joint Sector Integral
Safety Management System',**

Royal Schiphol Group, in deze vertegenwoordigd door mevrouw B.I. Otto,

.....

d.d.....te

LVNL, in deze vertegenwoordigd door de heer M.W.A. van Dorst,

.....

d.d.....te

KLM Royal Dutch Airlines, in deze vertegenwoordigd door de heer R. de Groot,

.....

d.d.....te

Easyjet, in deze vertegenwoordigd door de heer D. Morgan,

.....

d.d.....te

Swissport, in deze vertegenwoordigd door de heer M. Biersma,

.....

d.d.....te

Gezamenlijke Tankdienst Schiphol B.V., in deze vertegenwoordigd door de heer
A.L. Petra,

.....

d.d.....te