

Vergaderjaar 2013–2014

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 164**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2013

In oktober 2013 is de nieuwe Europese Regelgeving Werk- en Rusttijden voor Boordpersoneel vastgesteld. Voor u ligt een brief met een terugkoppeling over de totstandkoming van de regelgeving en wordt tevens invulling gegeven aan de toezegging van Minister Asscher uit het Algemeen Overleg Arbeidsomstandigheden van 28 november 2012. Hier heeft hij toegezegd in overleg te zullen treden met zijn collega van Infrastructuur & Milieu, alsmede met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). Dit naar aanleiding van de bezwaren van de VNV tegen een aantal van de nieuwe regels voor werk- en rusttijden voor verkeersvliegers, opgesteld door de European Aviation Safety Agency (EASA).

Mede namens de Minister van SZW kan ik u melden dat er ambtelijk overleg heeft plaatsgevonden tussen de departementen, alsmede tussen de VNV en SZW.

Naar aanleiding van deze gesprekken zijn de door de VNV aangedragen bezwaren ingediend bij de workshop die de EASA op 13 februari in Keulen voor dit doel had georganiseerd<sup>1</sup>.

De EASA heeft daarop een aantal voorstellen tot aanpassing gedaan. De aanpassingen betroffen onder andere de regels rond stand-by tijd en nachtdiensten.

Op 25 juni 2013 heeft uw Kamer een motie over de EASA voorstellen voor werk- en rusttijden aangenomen (motie Bashir)<sup>2</sup>. In deze motie werd de regering opgeroepen om zich binnen de bijeenkomst van het EASA Comité nadrukkelijk uit te spreken voor een veilige Europese werk- en

<sup>1</sup> Zie ook Brief Staatssecretaris I&M aan de voorzitter van de Tweede Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 131).

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 152

rusttijdenregeling in de luchtvaart en daarmee tien uur werktijd het maximum te laten zijn voor nachtvluchten voor een basisbemanning zonder aflosmogelijkheid.

In juli 2013 is het EASA Comité bijeengekomen waarbij het definitieve voorstel van de Europese Commissie is besproken. In overeenstemming met de motie Bashir heeft de Nederlandse delegatie bij deze gelegenheid nadrukkelijk het voorstel ingebracht om nachtdiensten, in geval van een enkelvoudige bemanning, maximaal 10 uur te laten duren. Dit verzoek werd slechts door een beperkt aantal lidstaten ondersteund en werd niet overgenomen in het voorstel. Om die reden heeft Nederland (evenals Oostenrijk) tegen het voorstel van de Europese Commissie gestemd. Het voorstel is echter met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen in het EASA Comité aangenomen.

### **Europees Parlement en Raad**

Het voorstel zoals aangenomen is ter finale toetsing aan het Europees Parlement en de Raad voorgelegd. In dit proces is de Comitologie procedure van toepassing. Het Parlement en de Raad hebben dan alleen nog het recht op «scrutiny».

Deze toetsing beperkt zich tot de vraag of het door de Commissie ingediende ontwerp van maatregelen de uitvoeringsbevoegdheden waarin het basisbesluit voorziet, overschrijdt, of niet verenigbaar is met het doel of de inhoud van het basisbesluit of niet strookt met het subsidiariteits- of het evenredigheidsbeginsel.

In de Commissie Vervoer en Toerisme van het Europees Parlement is op 30 september 2013 gestemd over een motie ter verwerping van de voorgestelde regelgeving.

De motie was ingediend door de Verts/ALE en de GUE/NGL fracties. De fracties waren van mening dat de voorstellen in strijd zijn met bepalingen uit de basisverordening. In de motie werd gesteld dat er onvoldoende rekening is gehouden met de wetenschappelijke adviezen waardoor in de voorstellen een verhoogde kans is op vermoeidheid en slaaptekort en dit onveilige regelgeving is.

In de motie pleitte men dan ook voor een maximalisering van de nachtdiensten tot 10 uur en een gecombineerde duur van stand-by diensten en vliegtijd van 18 uur. Daarnaast onderstreept men dat de lidstaten een clause moeten hebben ter bevordering van de veiligheid om strengere bepalingen toe te passen dan in de verordening opgenomen.

De ingediende motie is in de commissie Vervoer en Toerisme met een stemverhouding van 20–13 aangenomen.

Het Commissie voorstel is conform de procedures voorgelegd voor plenaire stemming in het Europees Parlement. Deze stemming heeft op 9 oktober 2013 plaatsgevonden en met een meerderheid van stemmen is de motie verworpen en het voorstel van de Commissie aangenomen.

Het voorstel van de Europese Commissie is behandeld in COREPER. Nederland heeft geen reden gezien om in het raadskader negatief op het scrutiny proces te reageren en het voorstel is daarmee in de Raad van Buitenlandse Zaken van 18 oktober formeel aanvaard.

### **Vervolgtraject**

Na het definitief vaststellen van de Verordening, werkt EASA in opdracht van de Europese Commissie nog aan verdere uitwerking van de Certificatie Specificaties en richtsnoeren.

De verordening zal naar verwachting in januari 2014 worden gepubliceerd en van kracht worden. Hierbij zal een implementatieperiode van 2 jaar in acht worden genomen. Dit betekent dat de regelgeving definitief van toepassing wordt in 2016.

### **Monitoring**

Bij de inwerkingtreding zal ook gestart gaan worden met een periode waarin EASA de doelmatigheid van de bepalingen gaat monitoren. De monitoring gebeurt op basis van wetenschappelijke kennis met ondersteuning van de lidstaten, verzamelde operationele gegevens over een lange periode. De meldingen en adequate analyses zal in een periode van 3 jaar een goed beeld moeten geven over de resultaten van de doelmatigheid van de bepalingen.

Tegelijkertijd zal in Nederland gestart worden met de implementatie van een Fatigue Risk Management Systeem bij de maatschappijen en training aan bemanningen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld