

Vergaderjaar 2011–2012

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1277

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2011

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij zes fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Mededeling systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in Europa

Fiche 2: Mededeling «Slimme grenzen – opties en te volgen weg» (Kamerstuk 22 112, nr. 1278)

Fiche 3: Mededeling initiatief voor sociaal ondernemerschap (Kamerstuk 22 112, nr. 1279)

Fiche 4: Herziening transparantierichtlijn (Kamerstuk 22 112, nr. 1280)

Fiche 5: Verordening betreffende veiligheid offshore olie en gas (Kamerstuk 22 112, nr. 1281)

Fiche 6: Mededeling sterker Europees antwoord op de drugsproblematiek (Kamerstuk 22 112, nr. 1282)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. P. M. Knapen

Fiche : Mededeling systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in Europa

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement

- het opzetten van een systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in Europa

Datum Commissiedocument: 25 Oktober 2011

Nr. Commissiedocument: COM(2011)670

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=200961

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:
Niet van toepassing.

Behandelingstraject Raad: Transportraad, Raadswerkgroep vervoer

Eerstverantwoordelijk ministerie: Infrastructuur en Milieu

2. Essentie voorstel

De mededeling geeft aan hoe een Europees Veiligheidsmanagement systeem voor de luchtvaart is te beheren. Dat veiligheidssysteem sluit aan op de afspraak in de mondiale Burgerluchtvaart Organisatie, de ICAO, dat lidstaten nationale veiligheidsmanagement systemen uitwerken. Het Europese management systeem schept een kader voor het invullen van die nationale systemen. Belangrijke ankerpunten voor dit kader zijn een eenvormige risicobeoordeling en het optimaal benutten van veiligheidsgegevens uit ongevallen en incidenten. Het Europese systeem wordt ondersteund door een Europees veiligheidsplan en een veiligheidsprogramma. In het veiligheidsplan, dat een levend document is, staan de risico's en aanbevolen acties. Daarbij is zowel naar risico's te kijken als gevolg van met externe omstandigheden (slecht vliegweer bijvoorbeeld, waaronder ook de risico's van aswolken zijn te verstaan) als technische verkeersrisico's. Het programma geeft aan hoe de informatieverkrijging, de risicobeoordeling en de uitvoering van acties plaats heeft. Met het systeem, plan en programma beoogt de Commissie Europa de leidende positie in het bevorderen van de luchtvaartveiligheid te behouden.

3. Kondigt de Commissie maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

In de mededeling geeft de Commissie 10 acties aan. Twee daarvan hebben betrekking op een betere regeling van de veiligheidsgegevens uit incidenten. De overige acties hebben betrekking op de inrichting van het veiligheidssysteem en de afstemming met de betrokken partijen. De Commissie kondigt aan met een herziening van de richtlijn voor meldingen van luchtvaartvoorvallen, Ri 2003/42/EC, te komen. De EU heeft een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid op het gebied van vervoer (artikel 4, lid 2 onder g VWEU). In het kader van het gemeen-

schappelijk vervoersbeleid heeft de EU de bevoegdheid om passende bepalingen vast te stellen voor de luchtvaart (artikel 100, lid 2 VWEU)

Over de subsidiariteit en proportionaliteit is een meer concreet oordeel te geven, zodra de contouren en bepalingen van de herziening van de richtlijn bekend zijn. In algemene zin leveren maatregelen in Europees verband een hoger rendement op. Hetzelfde geldt voor de regeldruk en administratieve lasten. De beoordeling van de bestaande richtlijn was voor wat betreft de subsidiariteit en proportionaliteit gunstig.

4. Nederlandse positie over de mededeling

De mededeling geeft een goed raamwerk voor de toekomstige aanpak van de luchtvaartveiligheid. De voorgestelde aanpak – met het accent op risicobeoordeling en een integrale benadering van alle luchtvaarttakken – sluit goed aan op de Nederlandse beleidsvisie voor luchtvaartveiligheid. Het is belangrijk dat het Europese veiligheidsplan en het programma een basis zijn voor tijdig ingrijpen in geval van erkende veiligheidsrisico's («safety hazards»). De te nemen maatregelen dienen gevaren zo efficiënt mogelijk tegen te gaan. Het accent moet daarbij niet teveel op een blauwdruk voor toekomstige wettelijke maatregelen liggen.

Het uitgangspunt van afstemming tussen het Europese plan en de nationale plannen, is essentieel voor een gecoördineerd optreden. In dit verband is het belangrijk dat het plan qua onderkende risico's en maatregelen niet te star is, maar ruimte laat voor nationale accenten. Een voorbeeld daarvan is het veiligheidsrisico van vogelaanvaringen waarvoor in Nederland gerichte maatregelen nodig zijn, ook al staat dit risico niet in het plan genoemd.

In dit verband is er steun voor het uitgangspunt dat het veiligheidsprogramma en het veiligheidsplan in nauwe samenwerking met lidstaten zal worden ontwikkeld. Ditzelfde geldt voor het voorstel om een bestaand regelgevend EASA ook als forum voor afstemming te gebruiken. Het is daarbij wel zaak de informatie te betrekken uit de adviesgroepen van lidstaten en bij de luchtvaartveiligheid betrokken stakeholders. Behandeling in het comité moet overigens ook niet betekenen dat maatregelen tegen risico's steeds uit wettelijke normen moeten bestaan. Het gaat ook om andere maatregelen, zoals bevordering van veilig gedrag. Ook moet er aandacht zijn voor de coördinatie met de prioriteiten voor uitwerking van het kader voor de Single Sky.

De door de Commissie aangegeven acties voor de uitwerking van de mededeling zijn van groot belang. Dit geldt in het bijzonder ook voor de uitwerking van veiligheids- en prestatie indicatoren. Het door de Commissie genoemde belang van afstemming met de prestatievoorwaarden van de Single European Sky en het betrekken van de «buurlanden», inclusief alle Eurocontrol-landen, wordt ondersteund.