

Vergaderjaar 2009–2010

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 989**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 6 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling inzake een publiek-privaat partnerschap voor het internet van de toekomst; (Kamerstuk 22 112, nr. 984)
2. Mededeling inzake garanderen van efficiënte, veilige en gezonde derivatenmarkten; (Kamerstuk 22 112, nr. 985)
3. Beschikking inzake een gemeenschappelijk onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma voor de Oostzee; (Kamerstuk 22 112, nr. 986)
4. Mededeling inzake Solidariteit in de Gezondheidszorg; (Kamerstuk 22 112, nr. 987)
5. Mededeling elektronische industrie; (Kamerstuk 22 112, nr. 988)
6. Verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
F. C. G. M. Timmermans

## **Fiche: Verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart**

### **1. Algemene gegevens**

*Voorstel:* Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

*Datum Commissiedocument:* 29 oktober 2009

*Nr. Commissiedocument:* COM(2009)611

*Prelex:* [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=198756](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=198756)

*Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*

Impact-assessment: SEC (2009)1478

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2009:1477:FIN:EN:PDF)

SEC:2009:1477:FIN:EN:PDF

Opinie Impact-assessment Board: SEC(2009)1479

[http://ec.europa.eu/governance/impact/ia\\_carried\\_out/docs/ia\\_2009/sec\\_2009\\_1479\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/ia_carried_out/docs/ia_2009/sec_2009_1479_en.pdf)

*Behandelingstraject Raad:* Raadswerkgroep Transport (presentatie voorstel 12 november 2009), Transportraad

*Eerstverantwoordelijk ministerie:* Ministerie van Verkeer en Waterstaat

*Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en comitologie*

a) *Rechtsbasis:* Artikel 100, lid 2 VWEU (oud Artikel 80, lid 2 EG)

b) *Stemwijze Raad en rol Europees Parlement:* gewone wetgevingsprocedure; gekwalificeerde meerderheid, medebeslissing

c) *Comitologie:* de Commissie krijgt bijstand van een comité via de raadplegingsprocedure

### **2. Samenvatting BNC-fiche**

De Commissie wenst d.m.v. een EU netwerkorganisatie de samenwerking en coördinatie op gebied van ongevallenonderzoek in de burgerluchtvaart tussen lidstaten te bevorderen. Door deze netwerkorganisatie moet de bestaande onderzoekscapaciteit in de EU beter worden benut. Daarnaast wenst de Commissie de EASA een grotere rol en enige bevoegdheden te geven bij incidenten- en ongevallenonderzoek. Tot slot stelt de Commissie met dit voorstel meer specifieke eisen aan het beschikbaar stellen van de passagierslijsten.

De proportionaliteit en subsidiariteit worden positief beoordeeld. Nederland ziet een belangrijke rol voor de EU bij het creëren van een basisniveau voor onderzoekscapaciteit in alle lidstaten. Een netwerk in combinatie met de bij wet vastgelegde verplichtingen past bij deze ambities. Er zal op basis van een jaarprogramma financiering beschikbaar worden gesteld van € 0,6 mln. per jaar. Daarnaast worden lidstaten tezamen gevraagd € 0,6 mln. jaarlijks bij te dragen.

Belangrijk is dat de respectievelijke verantwoordelijkheden van de lidstaten en onderzoeksraden niet worden aangetast. Gelet op het feit dat de EASA zowel een toezichhoudende als certificerende instantie is, mag het verplicht inschakelen van de EASA niet leiden tot aantasting van de onafhankelijkheid van het onderzoek. Een situatie waar bij de slager zijn eigen vlees keurt mag wat Nederland betreft niet ontstaan. Het toepassingsbereik in relatie tot de bevoegdheid van de Commissie is erg ruim

gesteld. Zo zijn ongevallen waarbij de militaire luchtvaart is betrokken mede inbegrepen en zou EASA toegang kunnen eisen tot militaire lucht-  
havens met civiel medegebruik. Het voorstel m.b.t. de beschikbaarheid  
van passagierslijsten na een ongeval kan Nederland van harte onder-  
steunen. Met betrekking tot de relatie tussen het strafrechtelijk onderzoek  
en het veiligheidsonderzoek zal worden aangesloten bij het vigerend  
Nederlands beleid ter zake, zoals vastgelegd in de Rijkswet Onderzoeks-  
raad voor Veiligheid. Nederland wenst derhalve geen inperking van de  
huidige strafvorderlijke onderzoeksbevoegdheden.

### **3. Samenvatting voorstel**

#### *Inhoud voorstel*

Deze verordening vervangt de bestaande richtlijn op dit gebied uit 1994. De grotere verschillen in (ongevals-)onderzoekscapaciteit, zowel kwalita-  
tief als kwantitatief, van de lidstaten in vergelijking met de situatie in 1994  
zijn de voornaamste aanleiding voor dit voorstel. De onderzoekscapaciteit  
concentreert zich slechts in een paar lidstaten. Voldoende onderzoeksca-  
paciteit in alle lidstaten is nodig aangezien de Europese vliegtuigmarkt  
sterk gegroeid is in omvang en complexiteit met de opkomst van multi-  
based operators, toenemende outsourcing van onderhoud en multinatio-  
naal design. Daarnaast is door de komst van het Europees agentschap  
voor de veiligheid van de burgerluchtvaart (EASA) het juridisch kader  
sterk veranderd. De EASA heeft o.a. bevoegdheden op het gebied van  
(veiligheids)certificeren van type vliegtuigen. Onderzoek naar ongevallen  
kan gevolgen hebben voor de certificatie.

De Commissie stelt, ter verbetering van deze situatie, voor:

Het bevorderen van vrijwillige samenwerking door de oprichting van een  
EU-netwerkorganisatie (geen rechtspersoonlijkheid). Deze netwerkorgani-  
satie bouwt voort op de reeds bestaande informele samenwerkingsver-  
banden van de respectievelijke onderzoeksinstellingen in de EU. Naast het  
versterken van deze onderlinge samenwerking is deze netwerkorganisatie  
ook beter instaat een meer structurele samenwerking met de EASA en de  
Commissie te realiseren. Volgens de Commissie komt dit de veiligheid ten  
goede. Het mandaat van dit netwerk is beperkt tot advies en coördinatie.  
Deze samenwerking aan te vullen met een aantal vastgelegde verplich-  
tingen waaronder:

- Een grotere rol voor de EASA die voor onderzoek door een lidstaat  
moet worden ingeschakeld. EASA krijgt voor die rol extra bevoegd-  
heden;
- Nadere eisen aan het beschikbaar stellen van passagierslijsten en het  
hulpverlenersplan;
- Hulpverlenersplan voor slachtoffers en hun familie;
- Bescherming van gevoelige veiligheidsinformatie;
- Het versterken van tenuitvoerlegging van veiligheidsaanbevelingen.

#### *Impact assessment Commissie*

De Commissie heeft voor het Impact assessment een aantal opties onder-  
zocht. Deze opties varieerden van «nietsdoen» tot en met het voorstellen  
van een in te stellen Europese Onderzoeksraad analoog aan de Ameri-  
kaanse NTSB. De Commissie heeft aangegeven dat niets doen geen recht  
doet aan de huidige steeds complexer wordende luchtvaartsector. Het  
«promoten» van samenwerking tussen de lidstaten acht de Commissie  
tegen die achtergrond ook onvoldoende en komt derhalve met het voor-  
stel van een netwerkorganisatie. Een European Investigation Board wordt  
door de Commissie als optie opgevoerd, maar afgevoerd zijnde niet

realistisch vanwege de hiermee gepaard gaande zeer hoge kosten en administratieve lasten.

Dus heeft de Commissie gekozen voor het huidige voorstel omdat hier de beschikbare onderzoekscapaciteit optimaal kan worden aangewend, zonder dat dit leidt tot lastenverzwaring.

#### **4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel**

##### *a) Bevoegdheid*

Gedeelde bevoegdheid. Rechtsbasis artikel 100, lid 2 VWEU (oud artikel 80, lid 2 EG). Nederland kan zich vinden in deze rechtbasis.

##### *b) Functionele toets*

- *Subsidiariteit*: positief
- *Proportionaliteit*: positief
- *Onderbouwing*

De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. De capaciteit voor ongevalsonderzoek verschilt per lidstaat. Maatregelen op EU-niveau kunnen bij uitstek zorgen voor een verbetering van de capaciteit, zowel kwantitatief als kwalitatief, in alle lidstaten. Het voorgestelde netwerk verbetert de kennisuitwisseling, terwijl de wettelijke bepalingen er toe bijdragen dat in alle EU-lidstaten het ongevalsonderzoek voldoet aan een aantal basisvoorwaarden.

De proportionaliteit wordt positief beoordeeld. De Commissie stelt een vrijwillig netwerk voor in combinatie met een aantal bij wet vastgelegde verplichtingen. In het licht van de steeds complexere Europese vliegtuigmarkt en de uitbreiding van het juridische kader van de EASA bieden een samenwerkingsverband op basis van vrijwilligheid en verplichtingen een basis voor onderzoekscapaciteit in alle lidstaten. De respectievelijke verantwoordelijkheden van de lidstaten en onderzoeksraden worden hiermee niet aangetast. De verruimde bevoegdheden van EASA verdienen enige aanpassing, gezien de onbevoegdheid van de EU ten aanzien van militaire aangelegenheden.

##### *c) Nederlands oordeel*

De subsidiariteit en proportionaliteit worden positief beoordeeld. Nederland ziet een belangrijke rol voor de EU bij het garanderen van een basisniveau voor onderzoekscapaciteit in alle lidstaten. Een netwerk in combinatie met bij wet vastgelegde verplichtingen past bij deze ambities. De verplichtingen zijn nodig om een basisniveau af te dwingen, temeer daar incidenten en accidenten zo weinig voorkomen dat het delen van kennis een kwaliteitsverbetering tot gevolg heeft. Voorts is belangrijk dat de respectieve verantwoordelijkheden van de lidstaten en onderzoeksraden niet worden aangetast. De verruimde bevoegdheden van EASA verdienen enige aanpassing, gezien de onbevoegdheid van de EU ten aanzien van militaire aangelegenheden.

#### **5. Implicaties financieel**

##### *a) Consequenties EU-begroting*

Er zal op basis van een jaarprogramma financiering beschikbaar worden gesteld van € 0,6 mln. per jaar.

##### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden.*

Lidstaten tezamen worden verzocht eveneens € 0,6 mln. per jaar beschikbaar te stellen. Dit betekent voor Nederland een bijdrage van € 30 000 (5% conform BNI-index).

##### *c) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden.*

N.v.t.

##### *d) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

N.v.t.

- e) *Administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden.*  
N.v.t.
- f) *Administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger*  
N.v.t.

## **6. Implicaties juridisch**

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctio-  
nering beleid*  
Het voorstel betreft een verordening en is daarmee direct van toepas-  
sing.
- b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten),  
dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en  
beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

- c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*  
Er wordt geen evaluatiemoment aangegeven. Nederland acht het wenselijk na 6 jaar te evalueren.

## **7. Implicaties voor uitvoering en handhaving**

- a) *Uitvoerbaarheid*
- b) *Handhaafbaarheid*  
De verordening brengt geen implicaties voor uitvoering en handhaving met zich mee.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen

## **9. Nederlandse positie**

- a) *Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt*  
Nederland kan het voorstel in grote lijnen steunen. Nederland acht het van belang dat alle lidstaten in de EU een basis niveau aan onderzoekscapaciteit hebben. Voldoende onderzoekscapaciteit in alle lidstaten is nodig aangezien de Europese vliegtuigmarkt sterk gegroeid is in omvang en complexiteit. Daarnaast is door de komst van het Europees agentschap voor de veiligheid van de burgerluchtvaart (EASA) het juridisch kader sterk veranderd. De EASA is bevoegd (veiligheids)certificaten af te geven voor vliegtuig types. Onderzoek naar ongevallen kunnen gevolgen hebben voor de certificatie. Nederland steunt de nadere eisen voor het beschikbaar stellen van de passagierslijsten en het hulpverlenersplan zodat bij ongelukken familieleden beter kunnen worden geïnformeerd.  
Nederland is op zich niet tegen het verplicht inschakelen van EASA, maar vraagt aandacht voor de relatie van EASA als ongevalsonderzoeker, certificerende instantie én toezichthouder. Voorkomen moet worden dat de slager zijn eigen vlees gaat keuren, daar waar het onderzoek zich kan richten op de certificerende instantie. De nu ruim gestelde bevoegdheden van EASA, bijvoorbeeld tot het betreden van plaatsen in relatie tot militaire vliegvelden met civiel medegebruik, verdienen aanpassing.  
Het binnen een uur na een incident fourneren van volledige passagierslijsten is, met het oog op slachtoffers en familie, zeer wenselijk. Met betrekking tot de relatie tussen het strafrechtelijk onderzoek en het veiligheidsonderzoek zal worden aangesloten bij het vigerend Nederlands beleid ter zake, zoals vastgelegd in de Rijkswet Onderzoeksraad

voor Veiligheid. Nederland wenst derhalve geen inperking van de huidige strafvorderlijke onderzoeksbevoegdheden. Het beperkte voorgestelde budget verhoudt zich goed met de bescheiden doelstellingen van het netwerk, namelijk het bevorderen van meer samenwerking en een betere uitwisseling van kennis.