

Vergaderjaar 2004–2005

29 977

Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Nr. 8

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 11 juli 2005

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat inzake het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van de richtlijn 2003/42/EG inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Voor de beantwoording van de verschillende vragen zijn om te beginnen enkele algemene aspecten rond het voorliggende wetsvoorstel op een rij gezet.

Algemeen

Om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren is in de loop van de jaren door de luchtvaartsector, de overheden en betrokken veiligheidsinstanties (nationaal en internationaal) een complex en samenhangend, maar zeer effectief, geheel van processen en procedures¹ ingericht. Deze hebben tot doel integraal inzicht te krijgen in de veiligheidsaspecten van de luchtvaart en daardoor te zorgen voor continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. In dit kader wordt informatie verzameld, geanalyseerd, beoordeeld, verwerkt en onderzocht met als doel het verbeteren van de luchtvaartveiligheid. Leren van wat er is misgegaan is een absolute randvoorwaarde voor het bereiken van de doelstelling: het permanent verbeteren van de veiligheid.

Een dergelijk systeem functioneert optimaal, wanneer een ieder die kennis heeft van een voorval dit meldt zonder dat steeds vrees bestaat voor punitieve dreiging bij de daartoe intern of extern aangewezen instantie. Dit kan door het mogelijk maken van een veiligheidscultuur binnen de luchtvaartsector, waarbij luchtvaartvoorvallen openlijk besproken en gemeld worden en waarbij het strafrechtelijk optreden beperkt blijft, met name tot gevallen van opzet en grove nalatigheid.

Internationaal, door de (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO, Annex 13) en binnen de Europese Unie (richtlijn 94/56/EG) zijn voor ongevallen en ernstige incidenten regels opgesteld voor het inrichten van een systeem als hiervoor bedoeld.

Met de richtlijn 2003/42/EG zijn door de Europese Unie nu ook regels opgesteld voor het organiseren van meldingen van voorvallen in de

¹ Kwaliteitszorgsystemen, interne veiligheidsmanagementsystemen, (intern) incidenten- en accidentenonderzoek, verplichte en vrijwillige meldingen etc. etc.

burgerluchtvaart. Het doel van de richtlijn is bij te dragen aan de verhoging van de luchtvaartveiligheid door te zorgen voor het melden, verzamelen, analyseren, beoordelen, opslaan, beschermen en verspreiden van voor de veiligheid relevante informatie in Europa. Het doel dat met de melding van de voorvallen wordt beoogd is het voorkomen van ongevallen en incidenten.. De voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart voorziet, overeenkomstig de Aanwijzingen voor de regelgeving, in de één op één implementatie van deze EU richtlijn.

In lijn met de internationale en Europese regelgeving geldt in Nederland op dit moment alleen een wettelijke bescherming van gegevens die in het kader van onderzoek naar ongevallen en ernstige incidenten bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid in beheer zijn. Het gaat om een uitgebreide strafrechtelijke, civielrechtelijke en bestuursrechtelijke bescherming ex art. 69 van de Rijkswet OVV, conform ICAO Annex 13.

Het huidige wetsvoorstel voorziet in een uitbreiding van de wettelijke bescherming door het beschermen van melders en gemelde informatie inzake voorvallen tegen bestuursrechtelijke en bepaalde civiele procedures. De richtlijn schrijft geen strafrechtelijke bescherming voor. De Minister van Justitie heeft echter ingestemd met een nieuwe «Aanwijzing opsporing en vervolging bij melding van voorvallen in de burgerluchtvaart». Deze richtlijn van het OM komt er kortgezegd op neer dat geen vervolging zal worden ingesteld tegen natuurlijke personen met betrekking tot overtredingen die onopzettelijk of uit onachtzaamheid zijn begaan en waarvan het OM op de hoogte is alleen maar omdat er krachtens artikel 7.1 Wet luchtvaart verplicht melding van is gedaan. Wel zal strafrechtelijk kunnen worden opgetreden indien sprake is van opzet of grove nalatigheid of wanneer dit na een beklag op de voet van artikel 12 WvSv is bevolen.

Ook na de implementatie van de hiervoor bedoelde internationale en Europese regelgeving geldt voor een aantal gegevensgebieden geen wettelijke bescherming.

Het gaat hierbij om:

- alle interne informatie bij de sector betreffende luchtvaartvoorvallen;
- er is geen bescherming indien hetzelfde voorval via (een) derde(n) wordt gemeld;
- alle informatie onder de Onderzoeksraad voor Veiligheid die niet als zodanig in onderzoek is genomen.

Als gevolg hiervan blijven m.n. de luchtvaartmaatschappijen en de Luchtverkeersleiding Nederland, maar ook de Veiligheid Advies Commissie Schiphol en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers ondanks het voorliggende wetsvoorstel en de bestaande wetgeving ontevreden en kritisch over de bescherming inzake veiligheidsgegevens. De inhoud van de richtlijn is te beperkt om aan hun wens van het eveneens beschermen van de niet-beschermde gebieden tegemoet te komen.

Met name over deze aangelegenheden hebben de leden van de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat een aantal vragen gesteld.

Hoewel het wetsvoorstel primair voorziet in de één op één implementatie van de EU richtlijn wil de regering wil onderzoeken of en zo ja welke aanvullende stappen gezet kunnen worden om het systeem van veiligheidsonderzoek en bewaking ook in zijn totaliteit soepel te doen verlopen. Immers, de informatie die nodig is om integraal inzicht te krijgen in de veiligheidsaspecten van de luchtvaart is verspreid aanwezig in een samenhangende keten van diverse instanties en bedrijven op het gebied van de luchtvaart. Binnen die keten is niet alleen de aan de overheid gemelde

informatie essentieel maar speelt ook het interne bedrijfsonderzoek een belangrijke rol. De soepele doorvoer, analyse en beoordeling van die informatie kan ernstig stagneren wanneer het gevoel van veiligheid en vertrouwen niet in elk facet van de keten gevoeld wordt. Daarbij spelen twee zaken een belangrijke rol:

- de materiële vraag of de bescherming objectief voldoende robuust is ingevuld
- de beeldvorming met de vraag of de doelgroep in de geboden bescherming gelooft.

Gelet op deze beide aspecten heeft de regering zich voorgenomen naast de afronding van het onderhavige wetsvoorstel en aanwijzing de volgende vervolgstappen te doen.

1. Starten van een onderzoek naar de noodzaak en de mogelijkheden ter bescherming van de vertrouwelijkheid van de nog onbeschermd gebiedende. Dit onderzoek zal in januari 2006 afgerond worden.
2. Communiceren over handhavingsbeleid van OM en Inspectie VenW en over de afspraken tussen OM en Inspectie VenW teneinde de beeldvorming rondom het OM te verbeteren.

Ten overvloede merk ik op dat het mogelijk aanpassen van de wet- en regelgeving niet in het onderhavige wetsvoorstel plaats vindt, omdat er eerst nader onderzoek uitgevoerd moet worden en dit op gespannen voet staat met de implementatietermijn van de richtlijn en het feit dat overeenkomstig geldende regelgeving EU regelgeving zo veel mogelijk één op één moet worden geïmplementeerd.

Mede namens de minister van Justitie beantwoord ik onderstaand de door de leden van de vaste commissie gestelde vragen en geef ik de gevraagde toelichtingen. Daarbij wordt zoveel mogelijk de volgorde van het verslag gevolgd.

- De leden van de CDA-fractie en de VVD fractie vragen naar de reden waarom de doelstelling van de richtlijn niet in het wetsvoorstel is neergelegd.

Blijkens de richtlijnen die in Nederland voor de omzetting van Europese regelgeving gelden worden bepalingen die uitsluitend het doel van het besluit omschrijven of een typering van het besluit bevatten niet expliciet in de nationale regelgeving opgenomen. De diverse bepalingen waarmee aan de richtlijn uitvoering gegeven wordt moeten hier uiteraard wel uiting aan geven. Dit gebeurt in het voorliggende wetsvoorstel met het daarin opgenomen systeem voor meldingen. Dat systeem moet conform de doelstelling van de richtlijn aan de vergroting van de veiligheid in de burgerluchtvaart gaan bijdragen.

- De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de regering heeft overwogen bedrijven als tussenpersoon de ruimte te geven een schifting te maken van de meldingen.

Hoewel in de toelichting bij het voorstel voor de EG richtlijn ook de waarde van de goed ontwikkelde interne meldsystemen van bedrijven wordt onderschreven is met de richtlijn gekozen voor een systeem van rechtstreekse meldingen aan een onpartijdige instantie. Dat systeem moet dan ook naast de interne onderzoeksstructuren van bedrijven gaan bestaan.

De richtlijn geeft voor de inrichting van het objectieve meldsysteem expliciet een aantal instanties aan waaraan meldplichtigen kunnen melden. Zo kunnen lidstaten kiezen tussen de nationale burgerluchtvaart autoriteit, het lichaam of de organisatie belast met onderzoek van ongevallen krachtens richtlijn 94/56/EG of een onafhankelijk lichaam of onafhankelijke

organisatie. Zoals ook in het advies van de Raad van State is opgemerkt biedt de richtlijn geen ruimte voor het maken van schiftings door bedrijven en dat derhalve inhoudelijke bemoeienis van bedrijven bij het doorgeven van de melding niet geoorloofd is.

Wel acht de regering het mogelijk meldplichtige werknemers om zuiver pragmatische redenen de gelegenheid te bieden hun meldingen via de goed ontwikkelde infrastructuur, die aan het interne meldsysteem van bedrijven ten grondslag ligt, aan te bieden. In de ministeriële regeling die ter uitvoering van de richtlijn zal worden vastgesteld zal de mogelijkheid hiertoe nader worden uitgewerkt.

- De leden van de CDA-fractie vragen zich af of het juist is dat het voor het OM nog altijd mogelijk is om strafrechtelijke vervolging in te stellen wanneer het ook langs andere kanalen op de hoogte komt van een gemeld voorval.

Met de leden van de CDA-fractie is de regering van mening dat een goede bescherming van de melder een goed uitgangspunt is voor het garanderen van de meldingsbereidheid en daarmee van het welslagen van de doestelling achter het wetsvoorstel. Echter, ook bij de keuze van het beschermingsregiem volgt het wetsvoorstel de voorschriften uit de richtlijn. Aangezien het daarbij om één op één implementatie gaat is strikt de hand gehouden aan datgene dat de richtlijn voorschrijft. In dit kader is vooral artikel 8 uit de richtlijn van belang, dat het instellen van civielrechtelijke of bestuurlijke procedures tegen melders verbiedt tenzij sprake is van grove nalatigheid. De richtlijn laat strafrechtelijke procedures onverlet en biedt geen grondslag voor strafrechtelijke wettelijke bescherming van de melder in dit opzicht. Dat laat onverlet het belang van het bevorderen van de meldingsbereidheid. Mede ten dienste daarvan heeft het College van procureurs-generaal een aanwijzing gegeven inzake de vervolging van luchtvaartincidenten.

Strafrechtelijke vervolging met betrekking tot voorvallen, zeker wanneer deze (ook) langs andere kanalen bekend zijn, is steeds mogelijk. Ook nu is het OM in de praktijk zeer terughoudend bij de vervolging. In beginsel wordt alleen strafrechtelijk opgetreden bij ongevallen, ernstige incidenten, ernstige gevaarstelling en stelselmatige overtredingen, veroorzaakt door opzet of grove nalatigheid.

Waar de leden van de CDA-fractie verwijzen naar «internationale voorschriften van ICAO» neem ik aan dat wordt bedoeld op paragraaf 5.12 van Bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart. Deze paragraaf ziet echter enkel op de verhouding tussen het onafhankelijke onderzoek (in Nederland uit te voeren door de Onderzoeksraad voor Veiligheid) en het strafrechtelijk onderzoek en is reeds geïmplementeerd middels art. 69 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid. Paragraaf 5.12 heeft derhalve geen betrekking op gegevens uit bedrijfsintern veiligheidsonderzoek.

- De leden van de CDA fractie vragen zich af of door de toevoeging van artikel 69 Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid aan het wetsvoorstel de onduidelijkheid voor de sector voor wat betreft de bescherming kan worden weggenomen.

De regering heeft bij het voorbereiden van de implementatie diverse opties beschouwd waarmee aan de richtlijn uitvoering zou kunnen worden gegeven. Daarbij is ook bekeken in hoeverre de richtlijn door middel van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid geïmplementeerd zou kunnen worden. Na zorgvuldige bestudering van de richtlijn is echter vastgesteld dat de richtlijn en de in de Rijkswet geregelde materie onvol-

doende samenvallen om laatstbedoeld instrument als implementatiebesluit te gebruiken. Dit betreft ook het in artikel 69 van de Rijkswet opgenomen beschermingsregiem. Dit artikel ziet namelijk niet op de bescherming van melders van voorvallen en gemelde gegevens maar beschermt primair de getuigenverklaringen bij een onderzoek. De omvang van de bescherming uit het artikel komt bovendien niet overeen met de bescherming waarin met name artikel 8 uit de richtlijn voorziet. Zoals bij de beantwoording van de voorgaande vraag al werd aangegeven bestaat de bescherming van de melder op grond van de richtlijn primair uit vrijwaring van het instellen van civielrechtelijke dan wel bestuursrechtelijke procedures naar aanleiding van een melding. Artikel 69 heeft echter ook betrekking op tuchtrechtelijke en strafrechtelijke procedures.

- De leden van de CDA-fractie geven de regering in overweging artikel 5.3 te wijzigen vanwege de te ruime strafbaarstelling van dat artikel. Ook de leden van de VVD fractie vragen zich af of een wijziging van artikel 5.3 Wet luchtvaart het wantrouwen kan wegnemen dat bij meldplichtigen bestaat jegens de aanwijzing aan het OM.

Het huidige artikel 5.3 van de Wet luchtvaart is in 1992 vastgesteld. Op grond van dit artikel is het verboden op zodanige wijze aan het luchtverkeer deel te nemen dan wel luchtverkeersleiding te geven dat daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht. De Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) kent een soortgelijke bepaling (artikel 5 WVW 1994). Bij de sector bestaat de angst dat deze zogenaamde zorgplichtbepaling relatief snel tot het vervolgen van werknemers zal leiden. Het artikel heeft niet rechtstreeks betrekking op de in de richtlijn geregelde materie. De regering is echter voornemens ook artikel 5.3 tegen het licht te houden in het voorgenomen nadere onderzoek naar de noodzaak en de mogelijkheden ter bescherming van de vertrouwelijkheid van de nog onbeschermdede gegevensgebieden.

Het beoordelen van dit artikel staat echter los van de mogelijkheid voor strafrechtelijk optreden, zoals in de gevallen die in de aanwijzing van het OM genoemd zijn.

- De leden van de PvdA-fractie vragen welke bescherming melders van incidenten exact genieten ten aanzien van strafrechtelijke vervolging. De leden van de PvdA-fractie hebben tevens gevraagd waarom de beperkingen ten aanzien van de strafrechtelijke vervolging niet zijn opgenomen in het wetsvoorstel.

De regering gaat ervan uit dat daar waar de leden van de PvdA-fractie van incidenten spreken bedoeld wordt op voorvallen zoals geregeld in de richtlijn. Het beschermingsregiem, zoals bedoeld in artikel 8, derde lid, van de richtlijn ziet niet op strafrechtelijke procedures. De Minister van Justitie heeft echter, inmiddels de nieuwe aanwijzing voor de opsporing en vervolging van het College van procureurs-generaal vastgesteld. De aanwijzing komt er kortgezegd op neer dat geen vervolging zal worden ingesteld tegen natuurlijke personen met betrekking tot overtredingen die onopzettelijk of uit onachtzaamheid zijn begaan en waarvan het OM op de hoogte is alleen maar omdat er krachtens artikel 7.1 Wet luchtvaart verplicht melding van is gedaan. Wel zal strafrechtelijk kunnen worden opgetreden indien sprake is van opzet of grove nalatigheid of wanneer dit na een beklag op de voet van artikel 12 WvSv is bevolen.

Het is in strijd met het wettelijk systeem, en in het bijzonder het opportuniteitsbeginsel, om bepaalde deelnemers in het maatschappelijk verkeer bij voorbaat wettelijk te vrijwaren van een strafrechtelijke vervolging. Derhalve zijn de bepalingen ten aanzien van de strafrechtelijke

vervolging opgenomen in de genoemde aanwijzing van het College van procureurs-generaal aan de hoofden van de OM-parketten.

- De leden van de PvdA-fractie vragen hoe aan belanghebbende duidelijk zal worden gemaakt welke voorvallen onder het wetsvoorstel vallen en voor welke ongevallen en ernstige incidenten al wettelijke afspraken gelden.

Het begrip voorval uit de richtlijn is zeer ruim gedefinieerd. De bijlage bij de richtlijn bevat een uitgebreide lijst van voorbeelden van mogelijke voorvallen. Deze niet limitatieve lijst zal bij voorlichting die aan de inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel vooraf gaat gebruikt worden om belanghebbenden intensief te informeren over de nieuwe regels die daarmee gaan gelden. Het is in dit kader mogelijk de lijst van voorbeelden te publiceren. Bij de voorlichting zullen ook de verschillen worden aangegeven tussen de meldplicht uit het wetsvoorstel en het onderzoek naar ongevallen en zware incidenten uit de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

- De leden van de PvdA-fractie informeren naar de wijze waarop toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van het wetsvoorstel.

Het toezicht op de naleving van de voorschriften uit het wetsvoorstel ligt grotendeels bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In het kader van haar normale handhavingstaken zal deze dienst erop toezien dat meldplichtigen inderdaad voldoen aan de verplichting tot het melden van voorvallen. In dat kader staan haar de handhavings- en toezichtsbevoegdheden uit hoofdstuk 11 van de Wet luchtvaart ter beschikking. Voorts zal bij de inrichting van het meldsysteem erop worden toegezien dat het bepaalde omtrent de anonimisering en de openbaarheid van gemelde gegevens correct wordt uitgevoerd.

Van belang voor het optimaal functioneren van het systeem tot continue veiligheidsverbetering is dat de stroom meldingen op gang gaat komen. Gezien de huidige stand van zaken en het standpunt van de werkgevers zal een intensieve handhaving bij de implementatie van de wetswijziging niet leiden tot het beoogde doel. De nadruk zal komen te liggen op een intensieve communicatie naar de melders, samen met het OM en de sector, over het wetsvoorstel. Via de reguliere vormen van toezicht zal worden bewaakt of structurele afwijkingen van de wet zich voordoen.

- De leden van de PvdA-fractie geven aan veel waarde te hechten aan een directe melding van de melder aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid zonder tussenkomst van bedrijven.

Vooraf gelet op de aard van de door de richtlijn geregelde materie, de melding van voorvallen die geen ongevallen of ernstige incidenten zijn, maar waardoor de vliegveiligheid in gevaar is gebracht of kon worden beïnvloed, is voor de implementatie van de richtlijn niet gekozen voor de melding van voorvallen aan de Onderzoeksraad voor veiligheid zoals in het geval van ongevallen en ernstige incidenten. De omvang van het aantal van de in de richtlijn bedoelde voorvallen is dermate groot dat het onder andere praktisch gezien niet opportuun is de Ovv hiermee te belasten. De opslag en analyse van deze voorvallen wordt daarom in handen gelegd van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Met de PvdA-fractie is de regering van mening dat uitgaande van de zelfstandige meldplicht voor werknemers die de richtlijn voorschrijft in principe geen ruimte bestaat voor een schifting door bedrijven. Om pragmatische redenen, in het belang van de melder wordt evenwel overwogen deze de gelegenheid te bieden via de goed ontwikkelde infrastructuur van

diens werkgever melding te doen van voorvallen. De melder blijft daarbij overigens zelf verantwoordelijk voor het doen van de melding.

- De PvdA-fractie leden informeren verder naar het standpunt van de werkgevers uit de luchtvaartbranche en de vakbonden omtrent het wetsvoorstel

Ondanks het voorliggende wetsvoorstel en de bestaande wetgeving blijven met name de luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland, maar ook de Veiligheid Advies Commissie Schiphol en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers ontevreden en kritisch over de bescherming inzake veiligheidsgegevens. Vanwege het ontbreken van bescherming voor de eerder genoemde gegevensgebieden is men niet gelukkig met de inhoud en strekking van het wetsvoorstel op basis van de richtlijn. De bescherming van in het bijzonder de interne bedrijfsgegevens is volgens deze partijen ook na implementatie van het onderhavige wetsvoorstel onvoldoende. Om alsnog tot een completere bescherming te komen is door deze partijen een aantal suggesties gedaan:

- Het verstrekken van informatie over de inhoud en de voortgang van de aanwijzing «Opsporing en vervolging bij melding van voorvallen in de burgerluchtvaart»
 - Het opnemen in de Wet luchtvaart van een bepaling die gelijk is aan art. 69 van de Rijkswet OVV
 - Het aanpassen of geheel verwijderen van artikel 5.3 Wet luchtvaart.
- De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de inhoud van de aanwijzing van het College van procureurs-generaal inzake de strafrechtelijke handhaving bekend moet zijn voordat het wetsvoorstel behandeld kan worden.

De aanwijzing van het College van procureurs-generaal, welke inmiddels is vastgesteld door de minister van Justitie, is als bijlage bij deze nota gevoegd¹.

- De leden van de VVD-fractie hebben de vraag gesteld waarom gekozen is voor rechtsbescherming door middel van een aanwijzing aan het OM in plaats van regeling bij wet, gelet op de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Voor wat betreft de keuze voor een aanwijzing in plaats van een wettelijke regeling wordt verwezen naar de beantwoording van dezelfde vraag van de PvdA-fractie. De vergelijking die wordt getrokken met de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid gaat niet op. Op grond van art. 69 van deze wet mogen bepaalde gegevens niet als *bewijs* gebruikt worden in een strafzaak. Dat is iets anders dan een beperking ten aanzien van de *vervolging*.

- De leden van de VVD-fractie constateren dat het OM in staat zal zijn gebruik te maken van het interne veiligheidsonderzoek of het meldingsysteem indien zij op een andere wijze dan via de verplichte melding uit de richtlijn hiervan op de hoogte komt. De leden willen weten hoe dit te rijmen is met de rechtsbescherming van personen die meldingen plegen.

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op de vragen van de CDA-fractie.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- De leden van de VVD-fractie informeren naar een verklaring voor de mogelijke daling van het aantal meldingen van voorvallen sinds het «Delta-incident»

Bij de sector bestaat veel onvrede en angst over het handelen van het OM. Hetgeen naar het oordeel van de regering niet geheel op feiten is gebaseerd. Dit komt voort uit de negatieve beeldvorming die mede gebaseerd is op een beperkt aantal gevallen, waaronder het Delta incident. Deze gevallen worden vanuit de sector aangehaald als motivatie om zeer terughoudend te zijn in het melden van informatie ten behoeve van het veiligheidsonderzoek in de luchtvaart. De omstandigheden rond deze incidenten, inclusief het bijbehorende handelen van het OM, worden vaak verkeerd aangehaald. Zo was het Delta-incident geen voorval in de zin van de richtlijn maar een ernstig incident (bijna-ongeluk). Ook de Raad voor de Transportveiligheid heeft in zijn eindrapport over het Delta-incident deze kwalificatie gebruikt.

Gevoed door de bedoelde gevoelens van onvrede en angst voelen medewerkers uit de sector zich vaak voor een dilemma gesteld tussen hun persoonlijk belang en het belang van het bevorderen van de veiligheid in de burgerluchtvaart. Het voornemen de communicatie inzake de beeldvorming rond de handhaving te verbeteren is mede met het oog hierop van groot belang.

- De leden van de VVD-fractie vragen zich af in hoeverre het verplicht melden van een voorval op straffe van een bestuurlijke boete bijdraagt aan een ongehinderde stroom van informatie.

De regering heeft in het wetsvoorstel gekozen voor het sanctioneren van het niet melden met een bestuurlijke boete aangezien het hier om een gebod tot melden gaat.

Zonder een dergelijke sanctie is het verplicht stellen van het daadwerkelijke melden weinig effectief.

Bij de sanctie is overigens gekozen voor een zo licht mogelijke strafmaat waarbij rekening is gehouden met de aard van de overtreding namelijk het niet voldoen van de plicht tot het melden van voorvallen die weinig ingrijpend zijn.

- De leden van de VVD-fractie willen weten waarom meldingen van voorvallen niet via vergunninghouders plaatsvinden.

Zoals hiervoor is aangegeven legt de richtlijn een zelfstandige meldplicht op aan diverse natuurlijke en rechtspersonen werkzaam in de luchtvaart. Deze uiteenlopende groep meldplichtigen staan echter niet altijd in het kader van een vergunning in relatie tot de overheid. Aan de richtlijn kan daarom het beste uitvoering worden gegeven door een uniforme verplichting zoals opgenomen in het wetsvoorstel.

Met de nota naar aanleiding van het verslag zend ik u tevens een tweede nota van wijziging op het voorstel van wet. Deze tweede nota van wijziging is noodzakelijk om de meldplicht van voorvallen op een juiste wijze af te bakenen van de reeds bestaande meldplicht van voorvallen die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals geregeld in artikel 6.60 van de Wet luchtvaart. De afbakening voorkomt dat door het voorstel van wet onbedoeld beperkingen worden aangebracht in de meldplicht van gevaarlijke stoffen door de lucht.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus