

Vergaderjaar 1999–2000

26 902

Wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 25 mei 2000

I Algemeen

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het verslag en tot ons genoegen hebben wij kunnen constateren dat de fracties van de PvdA, VVD, D66 en GroenLinks het wetsvoorstel in zijn algemeenheid positief hebben ontvangen.

In het navolgende zal op de gestelde vragen en opmerkingen worden ingegaan, waarbij op enkele vragen na, de indeling van het verslag zal worden aangehouden. Tevens gaat hierbij een nota van wijziging met toelichting.

Paragraaf 1 Vervoer van gevaarlijke stoffen

In antwoord op de vraag van de PvdA-fractie op welke manier de aanbevelingen 11 tot en met 14 uit de Bijlmerenquête in het wetsvoorstel zijn terug te vinden merken wij het volgende op.

De internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO in Montreal heeft onder meer naar aanleiding van de aanbevelingen 8 en 12 van de Enquêtecommissie besloten om de regelgeving betreffende het beschikbaar maken van informatie door luchtvaartmaatschappijen aan rampenbestrijders over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord van vliegtuigen na een ernstig incident of ongeval aan te scherpen. De aanscherping die in Nederland op 1 januari 2001 ingevoerd wordt houdt in dat na een vliegtuigongeval of ernstig incident de luchtvaartmaatschappij de rampenbestrijders (o.a. brandweer) onmiddellijk van informatie dient te voorzien over de gevaarlijke lading die aan boord van het vliegtuig wordt vervoerd. De informatie die geleverd moet worden betreft de informatie over de gevaarlijke lading zoals omschreven op de zogenaamde Special Load Notification to Captain (NOTOC). Dat wil zeggen gevarenklassen, UN nummers, stofnamen en de plaats van de gevaarlijke stoffen aan boord van het luchtvaartuig. Een afschrift van de ondertekende NOTOC dient daartoe aanwezig te zijn op de grond op de plaats van vertrek zodat na een ongeval de informatie over de gevaarlijke stoffen tijdig beschikbaar is voor de rampenbestrijders. Luchtvaartmaatschappijen dienen de bovengenoemde verplichting op te nemen in hun alarmregeling, die in werking treedt na een vliegtuigongeval of ernstig incident.

Hierover heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 3 december 1999 met kenmerk DGRLD/LI/VZ/99.161506. De luchtvaartmaatschappijen zijn inmiddels geïnformeerd over deze verplichting. Uit de door de luchtvaartmaatschappij opgegeven gevaarenklasse, UN-nummers en stofnamen, kan door de rampenbestrijding opgemaakt worden wat het gevaar van de stof is, zowel voor de inzittenden van het vliegtuig als voor personen op de grond. Hiermee wordt beoogd te voorzien in een eenduidig en toegankelijk registratiesysteem voor gevaarlijke stoffen.

De verplichting, die onderdeel vormt van de verantwoordelijkheden die een luchtvaartmaatschappij heeft inzake het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen, zal door middel van de eerder genoemde bijgevoegde nota van wijziging opgenomen worden in het wetsvoorstel. Met deze voorzieningen zal inderdaad duidelijk zijn wie welke informatie moet leveren in geval van calamiteiten.

Naar aanleiding van aanbeveling 11 van de Parlementaire Enquête Commissie is de reikwijdte van de definitie van het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen in november 1999 voorgelegd aan het Dangerous Goods Panel van ICAO. Het ICAO Dangerous Goods Panel is van mening dat de huidige definitie betreffende het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen toch zeker ook betrekking heeft op de gevaren ten aanzien van de veiligheid op de grond en de gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid. Om mogelijke onduidelijkheden in de toekomst te voorkomen heeft ICAO wel besloten om de definitie uit te breiden met een toevoeging. De definitie luidt nu als volgt: Dangerous goods are articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in the ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air or which are classified according to these Instructions. Ook de milieu-gevaarlijke stoffen vallen dus onder de definitie. Hiermee zijn de gevaren van gevaarlijke stoffen voor het milieu en de volksgezondheid eveneens duidelijk vastgelegd. Hierover heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd in de genoemde brief van 3 december 1999.

Met betrekking tot de aanbevelingen 12, 13 en 14 zij voorts verwezen naar paragraaf 4 en naar onderdeel II onder artikel 6.61 van deze nota.

Ten aanzien van de vraag van de PvdA-fractie over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de piloot, de luchtvaartmaatschappij, de verschillende erkende (tussen)personen en de afzender geldt het volgende: Voor vertrek van het vliegtuig dient de luchtvaartmaatschappij de piloot schriftelijk in kennis te stellen van de aan boord van het luchtvaartuig geladen gevaarlijke stoffen. Dit gebeurt in de praktijk door overhandiging van de reeds eerder genoemde NOTOC. De luchtvaartmaatschappij of diens grondafhandelingsagent heeft de verplichting om voor acceptatie van de gevaarlijke stoffen voor luchtvervoer een controle uit te voeren op de zending gevaarlijke stoffen en na te gaan of de gevaarlijke stoffen volgens de voorschriften zijn geclassificeerd, verpakt, geëtiketteerd en gedocumenteerd. Voorts dient de luchtvaartmaatschappij of diens grondafhandelingsagent zorg te dragen voor een correcte belading van het luchtvaartuig in overeenstemming met de voorschriften. De afzender of verlader is er voor verantwoordelijk dat de gevaarlijke stoffen in overeenstemming met de voorschriften worden geclassificeerd, verpakt, geëtiketteerd en gedocumenteerd.

Met betrekking tot de gestelde vragen rond de mogelijkheden tot sancties mede in samenhang met aanbeveling 13 zij opgemerkt dat in het voorliggende voorstel, waarbij overtreding van de wet en de daarop gebaseerde regels onder de werking van de Wet op de economische delicten is

gebracht, een strengere aanpak (in de vorm van hogere boetes en langere gevangenisstraf) mogelijk maakt van actoren die zich niet aan de regels houden in vergelijking tot de sanctionering van de huidige Luchtvaartwet, waarbij immers sprake is van commune delicten. In dit verband zij opgemerkt dat er geen wijziging wordt voorgesteld ten aanzien van de mogelijkheid tot het, al dan niet gecombineerd met strafrechtelijke sancties, opleggen van administratieve sancties (intrekken of schorsen van de erkenning).

Bij de huidige en de toekomstige sanctiemogelijkheden bestaan in beginsel geen verschillen in aanpak en afhandeling tussen buitenlandse actoren en Nederlandse actoren.

Bij het in werking treden van het voorliggende voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart zal er inderdaad in overleg met het Openbaar Ministerie gekomen moeten worden tot een herijking van de vervolgingrichtlijnen.

In antwoord op de terzake gestelde vragen van de fractie van D66 merken wij op dat er in aanvulling op de internationale (ICAO) regelgeving sinds 1984 nationale regels van kracht zijn inzake het erkenningensysteem. Ingevolge dit systeem dienen afzenders, vrachtagenten, grondafhandlungsagenten en luchtvaartmaatschappijen in het bezit te zijn van een bedrijfserkenning, afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat, indien zij zich bezighouden met het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen. Een erkenning wordt afgegeven indien het bedrijf beschikt over voldoende vakbekwaam personeel, dat kennis heeft van de vervoersvoorschriften inzake het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen. In de afgelopen jaren is het Nederlandse erkenningensysteem diverse malen onder de aandacht gebracht van andere buitenlandse autoriteiten. Dit heeft echter nog niet geleid tot adoptie van het erkenningensysteem in andere Europese landen. In Zuid-Afrika, Rusland en China bestaan overigens wel vergevorderde plannen om het Nederlandse erkenningensysteem te implementeren. Zoals ook in de Nota Veiligheid Burgerluchtvaart is aangegeven zal Nederland het erkenningensysteem onder de aandacht blijven brengen in Europa en daarbuiten.

Artikel 6.53 van het wetsvoorstel geeft voorts de bevoegdheid om regels te stellen ten aanzien van het opstellen van een risico-inventarisatie met betrekking tot het vervoeren, laden of lossen van aangewezen gevaarlijke stoffen. Ten slotte kunnen ingevolge artikel 6.53 door de Minister van Verkeer en Waterstaat luchtroutes aangewezen worden waarlangs aangewezen gevaarlijke stoffen dienen te worden vervoerd.

Er zijn op het moment in Europees verband nog geen initiatieven ontwikkeld tot harmonisering van bovengenoemde nationale regels, c.q. bevoegdheden.

Paragraaf 2 Vervoer van dieren

Met betrekking tot de door de fractie van GroenLinks gestelde vragen over het vervoer van dieren door de lucht zij opgemerkt dat de regels die in de huidige Luchtvaartwet gesteld worden aan het luchtvervoer van dieren betrekking hebben op het waarborgen van de vliegveiligheid. Verpakkingen voor dieren dienen voor wat betreft hun constructie bijvoorbeeld een bepaalde sterkte te hebben en aan bepaalde luchtwaardigheidseisen te voldoen. Voorts worden er regels gesteld aan de uitrusting en inrichting van luchtvaartuigen waarmee dieren worden vervoerd. Deze regels, die zijn vervat in de Live Animal Regulations van de IATA, zijn niet in strijd met de regels die in de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren en de daarop steunende uitvoeringsbepalingen worden gesteld. Deze regels zullen, uitsluitend voorzover daar niet reeds in is voorzien bij of krachtens de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren, worden overgenomen in een ministeriële regeling op basis van dit wetsvoorstel. Er zullen geen nieuwe

aanvullende regels worden opgenomen die de minimale vervoereisen uit de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren zullen inperken.

Met betrekking tot de laatste stelling van de fractie van GroenLinks over het vervoer van dieren wordt opgemerkt, dat de krachtens de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren gestelde regels met betrekking tot het vervoer van dieren, krachtens artikel 4, eerste lid, van het Besluit dierenvervoer, van toepassing zijn op het vervoer van alle zoogdieren, vogels en koudbloedige dieren. Met andere woorden, voor het vervoer van alle diersoorten zijn minimumeisen vastgesteld.

Paragraaf 3 Gevolgen voor het bedrijfsleven

De fractie van D66 vraagt hoe de regering verdere invulling gaat geven aan de verbreiding van kennis over en bewustwording van risico's van luchtvervoer van dieren, om uitwassen in deze sector te verwijderen. Daar waar het gaat om het luchtvervoer van dieren in relatie tot de vliegveiligheid is de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk. Het gaat hierbij met name om eisen die gesteld worden aan de constructie en sterkte van verpakkingen voor dieren, kortom de luchtwaardigheidseisen (zie paragraaf 2). Deze regels zijn bij de luchtvaartsector genoegzaam bekend. Voorts heeft over deze regels geregeld overleg plaats tussen de Rijksluchtvaartdienst en de luchtvaartmaatschappijen. Het welzijn van dieren wordt geregeld in de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren en de daarop steunende uitvoeringsbepalingen waarvoor de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij verantwoordelijk is. Door dit ministerie zal een zogenaamd exotenproject opgezet worden waarbij ook aandacht zal worden besteed aan het transport van exotische dieren.

Wat betreft de vraag over het proces van kennisvergroting en bewustwording van de risico's en gevaren met betrekking tot het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen bij betrokken medewerkers in de sector, bestaat er zoals al eerder in de beantwoording aangegeven een uitgebreide hoeveelheid internationale regelgeving. Voorts heeft Nederland in 1984 een erkenningensysteem geïntroduceerd dat verplichtingen oplegt aan afzenders, verladers, vrachtagenten, grondafhandelingsagenten en luchtvaartmaatschappijen, voor wat betreft de vakbekwaamheid en kennis bij medewerkers die betrokken zijn bij het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen. Een en ander impliceert dat medewerkers opgeleid moeten zijn en met positief resultaat een door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld examen luchtvervoer gevaarlijke stoffen moeten hebben afgelegd alvorens zij zich bezig mogen houden met het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen. De Rijksverkeersinspectie controleert bij de erkenninghouders of de regels en procedures terzake gevaarlijke stoffen worden nageleefd en of het bedrijf beschikt over voldoende opgeleid en vakbekwaam personeel. Verder geeft de Rijksverkeersinspectie ook informatie aan medewerkers en bedrijven over de regels en risico's met betrekking tot het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen. De betrokken medewerker dient na 24 maanden met goed gevolg een herhalingsexamen afgelegd te hebben. Indien een erkenninghouder niet meer beschikt over opgeleid personeel wordt de erkenning door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingetrokken en bestaat er voor het bedrijf geen mogelijkheid meer om gevaarlijke stoffen voor luchtvervoer aan te bieden of zelf door de lucht te vervoeren. Met dit erkenningensysteem en de daaraan verbonden opleidingen wordt kennisvergroting en bewustwording van de risico's en gevaren met betrekking tot het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen bij de betrokken medewerkers bewerkstelligd.

De leden van de D66-fractie vragen de regering naar de feiten, die de gestelde afname van het aantal schadegevallen aan verpakkingen en

luchtvaartuigen staven. Zij vragen tevens om een overzicht van het verloop van het aantal gevallen van schade in de tijd en wat de taken en verantwoordelijkheden van de minister van Verkeer en Waterstaat in dezen zijn.

Hierover zij in de eerste plaats opgemerkt dat in de memorie van toelichting slechts is aangegeven dat een mogelijk gevolg van een grotere bewustwording en kennis van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht bij het bedrijfsleven, in de toekomst zou kunnen resulteren in een afname van het aantal schadegevallen aan verpakkingen en luchtvaartuigen.

Vanaf het begin van de jaren '90 heeft er een intensivering van de handhaving en het toezicht plaatsgevonden. In 1999 zijn 2765 controles op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht verricht door de Rijksverkeersinspectie. Het geconstateerde overtredingspercentage, zowel bij buitenlandse als Nederlandse actoren, is daarbij toegenomen. Dit cijfer behoeft echter de toelichting dat door een gewijzigde controlemethodiek met selectieprofielen en intensievere platform- en loodscontroles, het aantal geconstateerde feiten is toegenomen. Er is meer aandacht geweest voor controles in de vliegtuigen waarbij items als stuwage en segregatie extra onder de loep genomen zijn. Daarnaast is met nadruk de consistentie van vrachtdocumentatie met de feitelijke vracht een belangrijk aandachtspunt geweest binnen de uitgevoerde controles.

Cijfers

Overtreedingen %	Nederlanders		Buitenlanders	
Jaar	1998	1999	1998	1999
Overtreedingen	5,4%	6,7%	6,9%	8,2%

Om het effect van de nieuwe wetgeving inzichtelijk te maken zult u na verloop van tijd geïnformeerd worden over het verloop van het jaarlijkse aantal overtredingen.

De verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat in verband met schadegevallen aan verpakkingen en vliegtuigen bestaat hieruit, dat deze terugkoppeling krijgt vanuit het veld over opgetreden schadegevallen of incidenten. Dit om de noodzakelijke beleidsevaluatie te kunnen uitvoeren en om verbetering of aanpassing van regelgeving te kunnen bewerkstelligen met het doel dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen.

Paragraaf 4 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

In antwoord op de terzake door de leden van de PvdA-fractie, de VVD-fractie en de fractie van D66 gestelde vragen zij het navolgende opgemerkt.

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht door de burgerluchtvaart wordt op reguliere basis uitgevoerd door de Rijksverkeersinspectie. De Sector Handhaving, meer in het bijzonder de Afdeling Luchthavens van de Rijksverkeersinspectie, beschikt thans over 18 met de handhaving belaste medewerkers. Deze inzet van de Rijksverkeersinspectie wordt op dit moment voldoende geacht om een adequate taakuitoefening in het kader van de handhaving te realiseren. Genoemde afdeling is belast met het toezicht en de opsporing van de onderhavige vervoerswetgeving en opereert daarbij op alle Nederlandse luchthavens. Daartoe werden en worden methodieken ontwikkeld en toegepast ter realisering van een efficiënt en effectief toezicht op de naleving van de regels, zonder dat deze methodieken daarbij leiden tot onnodige verstoring van het luchtvaartlogistieke proces.

In dit kader wordt naast inspecties op de luchthavens en aan boord van luchtvaartuigen gebruik gemaakt van een pro-actieve aanpak in de vorm van de methodiek «broncontrole». Bij deze methodiek wordt de verladende of afzending partij door een inspecteur van de Rijksverkeersinspectie bezocht, teneinde vast te stellen of de wettelijke bepalingen worden nageleefd. Met deze pro-actieve aanpak wordt beoogd dat bij aanvang van het transport wordt voldaan aan de internationaal geldende vervoersvoorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Tijdens het laden, lossen en behandelen van gevaarlijke stoffen op luchthavens wordt door de Rijksverkeersinspectie toezicht gehouden. Daarnaast worden steekproefsgewijs aan boord van luchtvaartuigen inspecties uitgevoerd aan transiterende vracht. De recentelijk gestarte samenwerking van de Rijksverkeersinspectie met het zogenoemde Safa-team (Safa= Safety Assessment of Foreign Aircraft) heeft deze vorm van toezicht doen toenemen.

Met het pakket van adequate maatregelen wordt bedoeld het uitgebreide pakket aan toezichthoudende bevoegdheden zoals dat in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) aan toezichthouders wordt toegekend. De bevoegdheden die in het kader van de opsporing zijn toegekend aan opsporingsambtenaren zijn inhoudelijk vrijwel gelijk aan de toezichthoudende bevoegdheden. Enkele specifieke bevoegdheden, zoals het openen van verpakkingen met gevaarlijke stoffen of het nemen van monsters daaruit, zijn voorbehouden aan de met de handhaving belaste medewerkers van de Rijksverkeersinspectie. De met de handhaving belaste medewerkers van de Rijksverkeersinspectie beschikken over aanvullende expertise ten aanzien van deze exclusieve bevoegdheden. Op deze wijze beoogt de wetgever te voorkomen dat onoordeelkundig handelen bij het handhaven van genoemde wet- en regelgeving leidt tot risicovolle situaties.

Gelet op de ministeriële verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat is het eveneens noodzakelijk dat de Rijksverkeersinspectie regie voert over de inspectieactiviteiten van de andere partners. Immers op deze wijze kan worden voorkomen dat mismanagement ontstaat ten aanzien van de controle en opsporing van delicten. De regiefunctie wordt ingevuld door in overleg met de andere partners af spraken te maken (in convenantvorm) over de uitvoering van hun taken op het onderhavige terrein. Door middel van gekwalificeerde rapportage en het melden van onregelmatigheden wordt de regiefunctie gemonitord.

De handhavingsactiviteiten van de Rijksverkeersinspectie ten aanzien van de wet- en regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen strekken zich uit over alle vervoersmodaliteiten. Met deze integrale aanpak wordt een efficiënte handhaving van die wetten regelgeving beoogd. De Rijksverkeersinspectie beschikt over een ruime mate van ervaring op genoemd terrein en vervult ten aanzien van handhaving en uitvoering de loketfunctie. De Rijksverkeersinspectie verleent assistentie aan de overige bij de handhaving betrokken instanties.

De eerdergenoemde exclusieve bevoegdheden (openen van verpakkingen en het nemen van monsters) worden daarbij waar nodig aangewend. Regelmatig wordt in het kader van de handhaving en uitvoering overleg gevoerd tussen de betrokken partijen en de Rijksverkeersinspectie. Op deze wijze wordt een consistente aanpak van de handhaving van het geharmoniseerde pakket vervoerregelgeving bewerkstelligd. Deze lijn wordt voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht voortgezet.

De integrale aanpak, de aanwezige expertise en de genoemde exclusieve bevoegdheden van de Rijksverkeersinspectie, vormen de basis in de

samenwerking met Douane, Luchtvaartpolitie en de Koninklijke Marechaussee bij het handhaven van de betrokken wet- en regelgeving.

II Artikelsgewijze behandeling

Artikel I. Onderdeel A

De leden van de fractie van D66 vragen (onder algemeen) of de economische delictregeling bij zware overtredingen, bijvoorbeeld bij uranium transport, voldoende effectief en bevredigend zal zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen of verarmd uranium onder categorie 6 en 7 valt en welke voorschriften er ten opzichte van deze stof bestaan.

Hierover merken wij het volgende op:

De sanctionering van onderhavige wet- en regelgeving in de Wet op de economische delicten is een keuze die gemaakt is in het belang van een adequate en effectieve bestraffing van overtredingen. Het regime van de Wet op de economische delicten kent ten aanzien van de onderhavige wetgeving een strafbedreiging van ten hoogste zes jaar gevangenisstraf en een geldboete van ten hoogste honderdduizend gulden, dan wel één van deze straffen. Daarnaast blijft de mogelijkheid bestaan die het Wetboek van Strafrecht biedt om rechtspersonen een geldboete op te leggen van een naast hoger gelegen categorie. Met het maken van deze keuze wordt de consistentie gewaarborgd ten aanzien van soortgelijke strafbare feiten in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Laatstgenoemde wet regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van het vervoer van splijtstoffen, ertsen en radioactieve stoffen, voor de overige vervoersmodaliteiten (weg, binnenvaart, spoor en zee).

Het vervoer van uranium is geregeld in het Besluit vervoer splijtstoffen, ertsen en radioactieve stoffen op basis van de Kernenergiewet. De Kernenergiewet is een integrale wet. Dit betekent dat alle radiologische aspecten worden meegenomen, zoals productie, gebruik, opslag, vervoer en verwijdering van ertsen en splijtstoffen, van radioactieve stoffen en gebruik van ioniserende stralen uitzendende toestellen. Strafbare feiten uit de Kernenergiewet ter zake vervoer zijn eveneens gesanctioneerd in de Wet op de economische delicten.

Het vervoer van verarmd uranium valt onder categorie 7 «radioactieve stoffen». Ten aanzien van stoffen met meerdere gevaareigenschappen geldt dat de stof in de categorie van het overheersende gevaar wordt ingedeeld. Zowel het overheersende als bijkomende gevaar dient, bijvoorbeeld door het aanbrengen van gevaaretiketten op de verpakking, geafficheerd te worden. De daarop betrekking hebbende vervoersvoorschriften zijn te vinden in de Kernenergiewet, meer in het bijzonder in het reeds genoemde Besluit vervoer splijtstoffen, ertsen en radioactieve stoffen. De internationaal geldende vervoersvoorschriften van radioactieve stoffen worden in het besluit geïmplementeerd.

Het voorliggende wetsvoorstel is derhalve niet van toepassing op het vervoer van radioactieve stoffen, met uitzondering van het vereiste van de door de minister van Verkeer en Waterstaat te verlenen erkenning (artikelen 6.55 tot en met 6.57 van het wetsvoorstel).

Artikel I. Onderdeel G

Artikelen 6.51 en 6.53

Voor een antwoord op de vraag van de fractie van GroenLinks op welke wijze invulling is gegeven aan de aanbevelingen naar aanleiding van de Bijmerenquête wordt verwezen naar paragraaf 1 vervoer van gevaarlijke stoffen en naar het hierna gestelde onder artikel 6.61.

Voorts merken wij op dat in de door de fractie van GroenLinks aangehaalde algemene maatregel van bestuur, bedoeld in de artikelen 6.51,

tweede lid, juncto artikel 6.53 van het wetsvoorstel een kader wordt geboden voor regels die zullen gelden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Zoals werd aangegeven in de toelichting op artikel 6.51 wordt het neerleggen tijdens het vervoer onder de werking van het wetsvoorstel gebracht om toezicht mogelijk te maken gedurende de fase van het transportproces waarin de stoffen kortstondig worden opgeslagen in afwachting van verder vervoer. Zo wordt voorkomen dat zowel de Wet Luchtvaart als de Wet milieugevaarlijke stoffen, waaraan niet tegelijkertijd voldaan kan worden, van toepassing zijn op de deze fase van het transport.

Artikel 6.61

In de eerdere beantwoording is reeds aangegeven dat ICAO de internationale verplichting voor luchtvaartmaatschappijen heeft opgenomen dat na een ernstig incident of ongeval onmiddellijk informatie over de gevaarlijke lading aan boord moet worden gegeven aan de rampenbestrijding. Dit zal in de Wet Luchtvaart en in een daarop gebaseerde regeling worden vastgelegd. In de praktijk komt het erop neer dat de luchtvaartmaatschappij de NOTOC direct beschikbaar moet stellen. In die zin is er inderdaad sprake van een betere beschikbaarheid van de ladingspapieren conform aanbeveling 12. Onmiddellijk na een ernstig incident of ongeval zal bovendien onder auspiciën van de Raad voor de Transportveiligheid een team van deskundigen, afkomstig van de Luchtvaartinspectie, de Rijksverkeersinspectie en de Luchtvaartpolitie, worden gevormd dat alle ladingspapieren wereldwijd zal verzamelen en analyseren. Indien noodzakelijk zal het team worden uitgebreid met specialisten van de Douane en de Economische Controle Dienst. Een en ander is in procedures en afspraken tussen de betrokken instanties vastgelegd en zal niet in de Wet Luchtvaart worden opgenomen.

Opgemerkt zij dat ingevolge internationale regelgeving de verplichte vermelding van de gevaarlijke lading op de vrachtdocumentatie op zichzelf adequaat voorgeschreven is, maar dat conform aanbeveling 12 de beschikbaarheid en de benutting van die informatie geoptimaliseerd is.

Ter uitvoering van aanbeveling 13 is er door de Rijksverkeersinspectie een intensiveringprogramma gestart betreffende de controle op de consistentie tussen de lading en de ladingspapieren aan boord van vliegtuigen. Deze controle vindt mede plaats op transitvluchten die de Nederlandse luchthavens aandoen. Tevens wordt er bij de reguliere toezichtscontroles bij voortdurende aandacht besteed aan de consistentie van vrachtdocumentatie onderling en de overeenstemming van deze vrachtdocumentatie met de feitelijke lading. Bij constatering van een inconsistentie van de vrachtdocumentatie en de lading of de vrachtdocumentaties onderling wordt zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk opgetreden. Met toepassing van de bestuurlijke bevoegdheden worden de actoren gesommeerd de inconsistentie te niet te doen door aanpassing van documentatie of lading. Met toepassing van de strafbepalingen in de Luchtvaartwet wordt er proces-verbaal opgemaakt en kan vervolging plaatsvinden door het Openbaar Ministerie. Gelet op de belangen van een voortdurende consistentie tussen lading en ladingspapieren is in het thans voorliggende wetsvoorstel vastgelegd dat alle vormen van inconsistentie gekwalificeerd zijn als economische delicten.

Artikelen 10.6 en 10.7

De leden van de PvdA-fractie vroegen, met betrekking tot de gestelde uitzonderingen ten behoeve van de krijgsmacht, welke regels gelden voor een krijgsmacht van een andere mogendheid. Zij doelden hierbij voornamelijk op landen die geen lid van de NAVO zijn. Bij onze beantwoording

zullen wij volledigheidshalve ook ingaan op de regels welke in NAVO-verband gelden. Het grootste deel van de buitenlandse militaire luchtvaartuigen welke over Nederland vliegen, is immers afkomstig uit NAVO-landen. Voor wat betreft regels op internationaal niveau kan het volgende worden opgemerkt. In NAVO-verband wordt in het bijzonder gewerkt met de zgn. Standard NATO Agreement (STANAG) 4441. Hierin wordt de toepassing overeengekomen van de veiligheidsbeginselen inzake het vervoer van militaire munitie en explosieven, vervat in de zgn. Manual of NATO Safety Principals for the transport of military ammunition and explosives. Voorts wordt gewerkt met STANAG 3854 betreffende «policies and procedures governing the air transportation of dangerous cargo». Deze STANAGS bevatten onder meer regels inzake de verpakking, de merkingen om de aard van de inhoud te duiden, inspectie, en voorts regels met betrekking tot de plaats van lading en lossing van het betreffende militaire vliegtuig. Bij of krachtens de ingevolge artikel 10.7 van het wetsvoorstel op te stellen nadere regelgeving zullen dergelijke regels worden geïmplementeerd.

Voor wat betreft regels op nationaal niveau dient te worden vermeld het Besluit van 9 september 1959 tot regeling van de toelating van vreemde militaire luchtvaartuigen binnen Nederlands rechtsgebied (Stb. 332). Deze op artikel 76, eerste lid, onder d, Luchtvaartwet gebaseerde algemene maatregel van bestuur is met name voor niet NAVO-landen van belang, aangezien ingevolge de bij deze algemene maatregel van bestuur behorende NAVO-binnenvliegeregeling (Stcrt. 1987, 218) voor NAVO-landen een eigen regime geldt. Ingevolge de algemene maatregel van bestuur van 9 september 1959 mogen vreemde militaire luchtvaartuigen zich slechts na een door de Minister van Defensie afgegeven vergunning binnen Nederlands rechtsgebied begeven, dan wel daarin de luchtvaart uitoefenen. Aan de vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden. Voorts bepaalt dit besluit dat behoudens bijzondere vergunning van de Minister van Defensie het verboden is in een vreemd militair luchtvaartuig wapens, munitie, bommen, torpedo's en ander projectielen mee te voeren voorzover deze geen deel uitmaken van de normale uitrusting van het luchtvaartuig. Met betrekking tot de uit niet-NAVO-landen afkomstige militaire vliegtuigen, welke ingevolge het besluit van 1959 worden toegelaten, zullen overigens in de ingevolge artikel 10.7 van het wetsvoorstel op te stellen algemene maatregel van bestuur gelijkwaardige eisen worden gesteld als ten aanzien van militaire vliegtuigen afkomstig van NAVO-landen.

Ten aanzien van de vraag van de leden van de PvdA-fractie of deze regels controle, inzicht en sancties voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op hetzelfde niveau mogelijk maken als dat geldt voor normale vluchten, merken wij het volgende op. Wij nemen aan dat met normale vluchten bedoeld wordt op civiele vluchten. Op grond van het voorgestelde nieuwe artikel 11.1, eerste lid, onderdeel c, kan de Minister van Defensie ambtenaren aanwijzen welke zullen worden belast met het toezicht op het bij of krachtens deze wet bepaalde, voor zover het betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in titel 6.5 en de artikelen 10.7 en 10.8, met luchtvaartuigen waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is. Naar verwachting zullen de controleurs van het Korps militaire controleurs gevaarlijke stoffen hiertoe worden aangewezen. De aanwijzing ingevolge artikel 11.1, onderdeel c, van dit wetsvoorstel is vergelijkbaar met de aanwijzing door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingevolge artikel 11.1, eerste lid, onderdeel b, van ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde, voorzover het betreft de burgerluchtvaart. Ook de bij deze aanwijzingen behorende toezichtsbevoegdheden zijn gelijk. Voor wat betreft de sanctiemogelijkheden kan het volgende worden opgemerkt. Het Besluit tot regeling van de toelating van vreemde militaire luchtvaartuigen

binnen Nederlands rechtsgebied bepaalt dat de toelating van vreemde militaire luchtvaartuigen tot het Nederlands rechtsgebied geschiedt onder de algemene voorwaarde dat de Nederlandse wetten en verordeningen in acht worden genomen. Indien mocht blijken dat door een niet-NAVO-land niet wordt voldaan aan de Nederlandse wet- en regelgeving dan zal het een en ander consequenties kunnen hebben voor de vergunningverlening aan zo'n land.

Artikel 10.8

De leden van de fractie van GroenLinks hadden vragen over de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing in het kader van dit wetsvoorstel. Hierop antwoorden wij als volgt. De krachtens artikel 10.7 te stellen regels kunnen technische bepalingen, bij voorbeeld ten aanzien van de verpakking, gaan bevatten welke in een bijzonder geval geen toepassing kunnen vinden. Niet valt uit te sluiten dat in een specifiek geval niet volledig aan de eisen inzake de verpakking kan worden voldaan, zonder echter dat hiermee de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar komt. Dan moet er, indien de taakuitvoering met militaire luchtvaartuigen meebrengt dat die regels in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden, de mogelijkheid bestaan om ontheffing te kunnen verlenen. Evenals in artikel 6.58, dat mede ziet op de civiele luchtvaart, zal het dan echter gaan om bijzondere gevallen. Bij nota van wijziging is artikel 10.8 ook in dit opzicht afgestemd op artikel 6.58. Het betreft derhalve een incidentele uitzondering op de eisen ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij de algemene eis dat de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar mag komen, zonder meer blijft gelden.

Een ontheffing van de regels inzake het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen kan door de Minister van Verkeer en Waterstaat in uitzonderlijke gevallen worden verleend in geval van extreme urgentie, indien andere wijzen van transport ongeschikt zijn of, als het volledig voldoen aan de Technische Instructies niet verenigbaar is met het algemeen belang. Een ontheffing kan alleen verleend worden onder voorwaarde dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau verkregen wordt aan dat van de Technische Instructies.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Defensie,
F. H. G. de Grave