

Vergaderjaar 2005–2006

30 456

Wijziging van de Wet luchtvaart ter uitvoering van een viertal verordeningen van de Europese Unie op het terrein van luchtvaartuigen en de verzekering daarvan, passagiersrechten en beperking aansprakelijkheid van de luchthavencoördinator

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

Voorgesteld wordt om ter uitvoering van vier verordeningen van de Europese Unie de Wet luchtvaart op een aantal punten te wijzigen. Het gaat om de volgende verordeningen:

- A. Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEG L 240). De belangrijkste wijziging van deze verordening is dat de EASA voortaan in plaats van de Minister van Verkeer en Waterstaat een type-certificaat afgeeft. In hoofdstuk 3 van de wet inzake luchtvaartuigen wordt daarom het type-certificaat geschrapt. Het merendeel van het wetsvoorstel, namelijk artikel I, onderdelen A tot en met S, heeft hierop betrekking;
- B. Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 259/91 (PbEU L 46). Deze verordening kent rechten toe aan passagiers bij overboeking, annulering en vertraging van een vlucht. Ten behoeve van handhaving van deze verordening wordt in artikel I, onderdeel Y, artikel 11.15 van de wet uitgebreid zodat bestuursdwang kan worden toegepast bij overtreding van deze verordening door luchtvaartmaatschappijen;
- C. Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 april 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PbEU L 138). In deze verordening wordt een verzekeringsplicht voor luchtvervoerders en exploitanten van een luchtvaartuig geïntroduceerd. Deze verplichting is neergelegd in artikel I, onderdeel V. Onverzekerd vliegen is strafbaar, artikel I, onderdeel W;
- D. Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen

van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PbEU L 138). Deze verordening legt lidstaten de verplichting op om overeenkomstig het nationale recht passende maatregelen te nemen om luchthaven-coördinatoren te beschermen tegen schadeclaims inzake hun functies krachtens de verordening, behoudens in gevallen van grove nalatigheid of opzettelijk wangedrag (artikel I, onderdeel U).

De genoemde verordeningen hebben rechtstreekse werking, maar ten behoeve van de technische uitvoering daarvan dienen in de Wet luchtvaart (de wet) de nodige maatregelen te worden getroffen. Waar artikelen in de Wet luchtvaart in strijd zijn met een verordening, wordt voorgesteld de wet aan te passen. Voor de verordening genoemd onder A worden daarom artikelen in hoofdstuk 3 van de wet geschrapt en anders geredigeerd. De andere verordeningen hebben tot gevolg heeft dat een voorziening in de wet dient te worden getroffen zodat wordt voorgesteld de wet aan te passen door nieuwe artikelen op te nemen. Per verordening zal worden uiteengezet welke wijzigingen in de Wet luchtvaart (de wet) worden voorgesteld. Een transponeringstabel is als bijlage bijgevoegd. De voorgestelde wijzigingen in de wet dienen alleen ter uitvoering van de genoemde verordeningen. Andersoortige wijziging van de wet is niet aan de orde.

A. Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEG L 240)

Reeds gedurende geruime tijd werken ter bevordering van de harmonisatie op het gebied van de luchtvaartregelgeving de luchtvaartautoriteiten van een groot aantal Europese landen op het gebied van de luchtvaartveiligheid samen binnen de Joint Aviation Authorities (JAA). De door de JAA uitgegeven regelingen (Joint Aviation Requirements: JAR's) betreffen niet alleen de luchtwaardigheid (zoals JAR-21 en JAR-145) maar ook brevettering (JAR-FCL) en vluchtuitvoering (JAR-OPS). Aan de JAA ligt echter geen volkenrechtelijk verdrag ten grondslag, zodat de beoogde harmonisatie slechts bereikt kan worden door implementatie van de verschillende JAR's in de nationale regelgeving van de betrokken nationale luchtvaartautoriteiten. Daarmee was er nog geen garantie dat de lidstaten de JAR's op dezelfde wijze zouden implementeren.

Teneinde gemeenschappelijke regels met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren heeft de Europese Unie (EU) bij Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEG L 240), hierna basisverordening, regels gegeven met betrekking tot de luchtwaardigheid en voorts een agentschap in het leven geroepen, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency, EASA) ter uitvoering van deze verordening. Tevens opent de basisverordening de mogelijkheid om bij latere aanpassing van de basisverordening ook brevettering en vluchtuitvoering onder de werking van de verordening te brengen. Uitgezonderd van de werking van de basisverordening zijn de militaire luchtvaartuigen alsmede de niet-militaire staatsluchtvaartuigen, zoals politie luchtvaartuigen. Wel adviseert de verordening de lidstaten voor de regelgeving voor deze luchtvaartuigen zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de basisverordening, wat voor niet-militaire staatsluchtvaartuigen in onderdeel F van artikel I wordt voorgesteld.

De basisverordening geeft in bijlage 1 in de vorm van essentiële voorschriften (essential requirements) de basisvoorwaarden voor luchtwaardigheid die zijn afgeleid van Annex 8 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, gesloten op 7 december 1944 te Chicago (Trb. 1973, 109). Tevens schrijft de basisverordening voor, dat de luchtvaartuigen aan de milieueisen, bedoeld in Annex 16 van hetzelfde verdrag, moeten voldoen. Daarnaast geeft de basisverordening in bijlage 2 aan welke luchtvaartuigen buiten de werking van de verordening vallen en derhalve onder de nationale regelgeving blijven vallen. Het gaat daarbij onder meer om amateur luchtvaartuigen, Micro Light Aircrafts (MLA's) en onbemande luchtvaartuigen tot en met 150 kg. startmassa.

De basisverordening schrijft voor, dat er voor elk type luchtvaartuig een type-certificaat moet zijn en dat voor elk luchtvaartuig een bewijs van luchtwaardigheid moet zijn afgegeven op basis van zulk een type-certificaat. Naast het gewone bewijs van luchtwaardigheid, het standaard bewijs van luchtwaardigheid, kent de verordening nog een vliegvergunning voor een enkele vlucht en een beperkt luchtwaardigheidsbewijs. Ook schrijft de basisverordening erkenningen voor met betrekking tot bedrijven voor ontwerp, productie en onderhoud. Daarnaast kent de basisverordening de verplichting tot wederzijdse erkenning van de op basis van de basisverordening afgegeven documenten en de zogenaamde flexibiliteitsregeling, hetgeen voor de lidstaten de mogelijkheid inhoudt bij acuut gevaar in te grijpen.

Zoals hiervoor genoemd, is de basisverordening ook de grondslag voor het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, EASA. De basisverordening geeft aan welke taken de EASA heeft, waaruit impliciet volgt, dat wat niet tot de taak van EASA behoort, automatisch een taak van de lidstaten is, uiteraard binnen het raamwerk van de basisverordening en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving (zie hieronder). Tot de taken van EASA behoort onder meer het afgeven van type-certificaten en aanvullende type-certificaten. Ook het afgeven van ontwerperkenningen en van erkenningen voor onderhoudsbedrijven buiten de EU behoort tot de taak van EASA. Daarnaast doet EASA voorstellen voor (wijzigings)verordeningen aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen en stelt het zelf certificeringsspecificaties op.

Op grond van de basisverordening heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen een tweetal uitvoeringsverordeningen met implementatieregels (Implementing Rules) als bijlagen vastgesteld, te weten:

1. Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PbEG L 243), hierna: certificeringsverordening, en
2. Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEG L 315), hierna: onderhoudsverordening.

In de certificeringsverordening worden de luchtwaardigheidscriteria verder uitgewerkt en worden de nodige administratieve procedures geregeld. Daarnaast geeft de certificeringsverordening het overgangsrecht voor de voor het in werking treden van de basisverordening afgegeven typecertificaten, bewijzen van luchtwaardigheid en erkenningen van

bedrijven. Deze overgangsregeling komt er op neer, dat elk type luchtvaartuig, waarvoor door een lidstaat of door een staat, waarmee een lidstaat een overeenkomst op dat punt had, wordt aangemerkt als te zijn gecertificeerd op grond van de basisverordening.

Als bijlage bij de certificeringsverordening is vastgesteld PART-21, afgeleid van JAR-21, waarin zijn opgenomen de eisen en procedurevoorschriften voor het aanvragen van een typecertificaat, zowel voor de aanvrager, subpart A, als voor de desbetreffende lidstaat, subpart B. Op grond van Part-21 heeft EASA een aantal certificeringsspecificaties opgesteld, de *Certification Specifications*. Hierbij wordt de nummering en lettering gevolgd van de overeenkomstige JAR's en is de reikwijdte van de *Certification Specifications* gelijk aan die van de overeenkomstige JAR's.

In de onderhoudsverordening zijn regels opgenomen met betrekking de zogenaamde permanente luchtwaardigheid.. De eisen daartoe zijn neergelegd in bijlage 1, Part-M, afgeleid van bij de JAA bestaande concepten voor een JAR-M. De eisen voor goedkeuring als onderhoudsorganisatie zijn neergelegd in bijlage 2, Part-145, afgeleid van JAR-145. De eisen voor het onderhoudspersoneel en voor de opleidingsinstellingen van dat personeel zijn neergelegd in respectievelijk bijlage 3, Part-66 en afgeleid van JAR-66, en bijlage 4, Part-147, afgeleid van JAR-147. De Parts hebben dezelfde structuur als Part-21, dat wil zeggen in subpart A worden telkens de voorschriften voor de organisaties gegeven en in subpart B worden telkens de voorschriften voor de lidstaten gegeven.

De basisverordening en de daarop gebaseerde verordeningen van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de *Certification Specifications* van EASA hebben voor zover het de burgerluchtvaartuigen betreft ingrijpende gevolgen voor hoofdstuk 3, Luchtvaartuigen, van de Wet luchtvaart. Het gaat dan in het bijzonder om Titel 3.2, Luchtwaardigheids- en geluidseisen.

Belangrijk is dat het type-certificaat vervalt, behalve voor de militaire en niet-militaire staatsluchtvaartuigen, zoals politie luchtvaartuigen. Voorts zal in de wet de regelgeving met betrekking tot het bewijs van luchtwaardigheid alleen in die zin wijzigen, dat in principe voor afgifte van zulk een bewijs een door EASA afgegeven of een op grond van de overgangsregelgeving daarmee gelijkgesteld typecertificaat noodzakelijk is (zie de certificeringsverordening). Het speciaal bewijs van luchtwaardigheid blijft bestaan (het beperkt bewijs van luchtwaardigheid). Nieuw in de verordening (ten opzichte van de JAA regels) is de vliegvergunning voor een enkele vlucht («permit to fly»). In het Besluit luchtvaartuigen zal de administratieve procedure voor de afgifte hiervan nader worden geregeld. Overigens kan thans al via een speciaal bewijs van luchtwaardigheid een vergunning voor een enkele (bijvoorbeeld oefen)vlucht worden gegeven, zodat er voor Nederland niet een wezenlijk nieuwe vergunning wordt geïntroduceerd. Voorts vervalt artikel 3.20 en daarmee de mogelijkheid door de Minister van Verkeer en Waterstaat om door andere landen afgegeven typecertificaten en bewijzen van luchtwaardigheid te erkennen. De EASA heeft hier immers een taak. Verder schrijft de basisverordening erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van luchtwaardigheid voor en voor het overige laat de basisverordening geen ruimte voor zelfstandige erkenning van dergelijke documenten door lidstaten. De basisverordening, de certificeringsverordening en de onderhoudsverordening worden voor niet-militaire staatsluchtvaartuigen van overeenkomstige toepassing verklaard. Voor zover dat niet mogelijk is kan op grond van het voorgestelde artikel 3.13, derde lid, de noodzakelijke aanvullende regelgeving worden gemaakt. De inhoud van de artikelen met betrekking tot de militaire luchtvaartuigen blijven ongewijzigd, maar worden waar nodig in

verband met bestaande verwijzingen naar bepalingen, die vervallen, anders geredigeerd.

Ten aanzien van de erkenning voor het verrichten van werkzaamheden verband houdende met de luchtwaardigheid of de geluidsproductie van burgerluchtvaartuigen (geregeld in artikel 3.25 van de wet) verandert het volgende. Een erkenning kan worden gegeven voor het ontwerpen van producten en wijziging ervan dan wel het ontwerpen van onderdelen als bedoeld in Part-21 subpart JB (de Design Organisation Approval, DOA), voor het vervaardigen van producten en onderdelen als bedoeld in Part-21 subpart G (de Production Organisational Approval, POA) en voor het onderhoud van vliegtuigen, helikopters en luchtschepen of onderdelen daarvan als bedoeld in Part-145, MOA). De DOA wordt ingevolge artikel 15, tweede lid, van de basisverordening door de EASA afgegeven. De POA en MOA blijven een nationale aangelegenheid. Daarom wordt voorgesteld artikel 3.25 alleen van toepassing te laten zijn op erkenningen die niet door de EASA worden verleend, te weten de POA en de MOA.

Resumerend dienen de onderdelen A tot en met S van artikel I ter uitvoering van de onderhavige verordening.

B. Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 259/91 (PbEU L 46)

Deze verordening kent een hoger beschermingsniveau dan welke krachtens Verordening (EEG) nr. 295/91 werd geboden aan passagiers in geval van een instapweigering dan wel een annulering of langdurige vertraging van hun vlucht. De bescherming is niet langer beperkt tot passagiers van geregelde vluchten, maar geldt ook voor die van ongeregelde vluchten (charters), met inbegrip van vluchten in het kader van pakketreizen. In de verordening is geregeld dat een luchtvaartmaatschappij een passagier die met een van de hierboven bedoelde situaties wordt geconfronteerd, financieel moet compenseren en/of bijstand moet verlenen. De bijstand moet worden verleend in de vorm van terugbetaling van het ticket of het aanbieden van een andere vlucht en in de vorm van verzorging (maaltijden, verfrissingen, hotelaccommodatie et cetera). De verordening geldt voor alle passagiers die van een in een lidstaat gelegen luchthaven vertrekken en voorts voor passagiers die vanuit een derde land met een communautaire luchtvaartmaatschappij vliegen naar een in een lidstaat gelegen luchthaven, tenzij die passagiers compensatie hebben ontvangen en/of bijstand hebben gekregen in dat derde land.

De passagier heeft op basis van de verordening een subjectief recht dat afdwingbaar is bij de civiele rechter. De luchtvaartmaatschappij heeft de plicht om de passagier te informeren over zijn rechten. Voor de overheid is er geen rol namens passagiers van een luchtvaartmaatschappij schadevergoeding te vorderen. De passagier zal zelf, via zijn rechtsbijstandsverzekering of via een consumentenorganisatie, moeten opkomen voor zijn rechten.

Ondanks het feit dat de verordening rechtstreeks van toepassing is moet zij wel handhaafbaar zijn. Thans ontbreekt de mogelijkheid in de Wet luchtvaart om overtreding van de verordening door luchtvaartmaatschappijen te kunnen handhaven. Er is gekozen voor handhaving middels bestuursdwang omdat hiermee snel en adequaat opgetreden kan worden tegen overtreding van de verordening. Door aanpassing van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart, in artikel I, onderdeel Y, van het onderhavige wets-

voorstel, wordt de bevoegdheid gecreëerd voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om bestuursdwang toe te passen indien een luchtvaartmaatschappij in overtreding is. De facto zal dit gebeuren door middel van mandatering aan de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat. Tevens zal de inspectie belast worden met de behandeling van klachten van passagiers over vermeende overtreding van de verordening. Voor het aanwijzen van de inspectie als klachtinstantie is geen wetswijziging noodzakelijk.

Allereerst zal een klacht van een passagier worden voorgelegd aan de luchtvaartmaatschappij om deze te stimuleren tot een juiste afhandeling te komen in lijn met de verordening. Indien dit niet gebeurt, zal de inspectie bij overtreding haar handhavingsmiddelen gebruiken. Speerpunt in de handhaving is dat een luchtvaartmaatschappij in voorkomende gevallen wordt gemaand tot het treffen van structurele maatregelen ter voorkoming van overtredingen. Luchtvaartmaatschappijen dienen aldus binnen een kort tijdsbestek voorzieningen te hebben getroffen die garanderen dat overtredingen niet meer zullen voorkomen. Blijven maatregelen uit dan kan een last onder dwangsom opgelegd. In het kader van een last onder dwangsom kan juist als voorwaarde worden gesteld dat de luchtvaartmaatschappij haar verplichtingen nakomt jegens passagiers. Een dergelijke aanpak doet ook werkelijk recht aan de verordening waarvan de kern van de zaak is dat luchtvaartmaatschappijen hun verplichtingen tegenover passagiers nakomen.

De Staatssecretaris van Economische Zaken heeft een wetsvoorstel in procedure gebracht ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 oktober 2004 betreffende samenwerking tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming (PbEU L 364). Dit wetsvoorstel houdende regels omtrent instanties die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming (Wet handhaving consumentenbescherming) (Kamerstukken II, 2005–2006, nrs. 1–4), is bij koninklijke boodschap van 19 december 2005 aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. In dit wetsvoorstel wordt voor intracommunautaire inbreuken op Verordening (EG) 261/2004, in artikel 3.7 voorgesteld de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan te wijzen als handhavende instantie en in artikel 3.8 aan Onze Minister de bevoegdheid te verlenen een bestuurlijke boete dan wel een last onder dwangsom op te leggen.

C. Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 april 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PbEU L 138)

Deze verordening legt een verplichting op tot het hebben van een verzekering voor een luchtvaartuig, behoudens de uitzonderingen genoemd in artikel 2, eerste lid, van de verordening. Artikel 8, vierde lid, van de verordening bepaalt dat overtreding van de verordening dient te worden gesanctioneerd. Deze plicht rust op de luchtvervoerder of exploitant van luchtvaartuigen. Daarom wordt in artikel I, onderdeel V, voorgesteld een nieuw artikel 7.4 op te nemen waarin de verzekeringsplicht is opgenomen. Voorgesteld wordt in artikel I, onderdeel W, om de verordening strafrechtelijk te handhaven. Indien de luchtvervoerder of exploitant het luchtvaartuig niet verzekerd heeft, dan is ingevolge artikel 11.9 sprake van een overtreding.

Een onderdeel van de verordening is de verplichting om een verzekering te hebben voor de dekking van aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers. De verzekeringsdekking bedraagt minimaal 250 000 BTR (bijzondere trekkingsrechten, zoals vastgesteld door het Internationale Monetair

Fonds, zie artikel 2 van de verordening) per passagier. De verordening biedt de optie dat een lidstaat een lagere verzekeringsdekking voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers vaststelt. Voorwaarde daarvoor is dat het gaat om niet-commerciële diensten met luchtvaartuigen die 2700 kg of minder wegen waarvoor de verzekeringsdekking ten minste 100.00 BTR per passagier bedraagt. In het voorgestelde artikel 7.4, tweede lid, wordt een lagere verzekeringsdekking van 100 000 BTR voorgesteld voor dergelijke luchtvaartuigen ter onderscheid van het commercieel vervoer met luchtvaartuigen. Hieraan ligt ten grondslag de gedachte dat van een bestuurder van een luchtvaartuig die een niet betalende passagier vervoert, niet kan worden gevergd dat dezelfde voorzieningen worden getroffen als voor de passagier die door een luchtvaartmaatschappij bij een commerciële vlucht wordt vervoerd waarvoor de verzekeringsdekking van minimaal 250 000 BTR bedoeld is. Voor een luchtvaartmaatschappij geldt namelijk een stelsel van regelgeving met zwaardere eisen ten aanzien van piloten, luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen en onderhoud door erkende bedrijven en een samenstel van regels om commerciële vluchten mogen verrichten die alle niet gelden voor privé vluchten. Waar het Nederlandse kabinetsbeleid er ook op gericht is nationaal in principe geen strengere regels op te leggen dan waartoe in internationaal en Europees verband besloten is, past het om hier gebruik te maken van de mogelijkheid in de verordening om de lagere verzekeringsdekking toe te laten.

D. Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PbEU L 138)

Artikel 11, tweede lid, van de Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens legt lidstaten de verplichting op om overeenkomstig het nationale recht passende maatregelen te nemen om luchthavencoördinatoren te beschermen tegen schadeclaims inzake hun functies krachtens de verordening, behoudens in gevallen van grove nalatigheid of opzettelijk wangedrag.

Voor de termen «grove nalatigheid of opzettelijk wangedrag» dient in het Nederlandse recht een synonieme betekenis te worden gevonden. «Grove nalatigheid» staat onder Nederlands recht gelijk aan grove schuld ofwel roekeloosheid. Roekeloosheid omvat zowel bewuste als onbewuste roekeloosheid. «Opzettelijk wangedrag» staat onder Nederlands recht gelijk aan opzet of bewuste roekeloosheid. Ter invulling van de passende maatregelen ter bescherming van een luchthavencoördinator tegen schadeclaims inzake zijn functie krachtens de verordening, behoudens in gevallen van grove nalatigheid of opzettelijk wangedrag, wordt daarom voorgesteld in hoofdstuk 7 van de wet een bepaling op te nemen voor uitsluiting van de aansprakelijkheid van een luchthavencoördinator, behoudens in geval van schade die het gevolg is van zijn opzet of roekeloosheid (artikel I, onderdeel U).

De uitvoering van voornoemde verordeningen in het onderhavige wetsvoorstel leidt niet tot administratieve lasten voor bedrijven of burgers. De opgelegde verplichtingen waaruit administratieve lasten ontstaan, voor zover daarvan sprake is, vloeien immers rechtstreeks voort uit de verordeningen. Nadrukkelijk zij opgemerkt dat er geen sprake is van nieuwe Nederlandse regels. De bepalingen ter uitvoering van deze verordeningen

bevatten geen informatieverplichtingen, zodat een verdergaande toets van de administratieve lasten voor bedrijven en burgers achterwege is gebleven. Het vervallen van de type-certificaat leidt er juist toe dat bouwers van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan niet meer in elke lidstaat de procedure voor afgifte van een type-certificaat hoeven te doorlopen. Doordat de EASA nu een type-certificaat afgeeft wordt deze fabrikanten een gang door alle lidstaten bespaard. De verordening die rechten geeft aan luchtreizigers en luchtvaartmaatschappijen verplichtingen oplegt, heeft directe werking. Weliswaar leidt dat tot plichten en financiële lasten voor de luchtvaartmaatschappijen, maar er is geen sprake van een informatieverplichting of een administratieve last. Bestuursdwang zoals voorgesteld in het onderhavige wetsvoorstel ter handhaving van overtreding van die verordening valt immers buiten de administratieve lasten. De verzekeringsplicht voor de houder dan wel de bezitter van een luchtvaartuig volgt direct uit de verordening. Ook hierdoor worden burgers en bedrijven een financiële last opgelegd die echter rechtstreeks voortvloeit uit de verordening en geen Nederlandse administratieve last is. De strafbaarstelling van onverzekerd vliegen valt eveneens buiten de administratieve lasten. Tot slot staat de beperking van de civielrechtelijke aansprakelijkheid van de slotcoördinator los van de administratieve lasten. Het wetsvoorstel is voorgelegd aan Actal. Van de zijde van Actal is op 6 juli 2005 aangegeven dat het wetsvoorstel niet wordt geselecteerd voor een toets.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, Onderdeel A

Aangezien vaak wordt verwezen naar het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, wordt voorgesteld een definitiebepaling op te nemen in artikel 1.1.

Artikel I, Onderdeel B

Deze wijziging houdt verband met het vervallen van artikel 3.20.

Artikel I, Onderdeel C

Het voorgestelde artikel 3.9 is samengesteld uit de oude artikelen 3.9 tot en met 3.11. De wijziging hangt samen met het vervallen van het type-certificaat voor burgerluchtvaartuigen die niet meer door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden afgegeven, maar door de EASA. Het afgeven of wijzigen van een type-certificaat en het verlenen van een aanvullend type-certificaat wat eerder in de artikelen 3.9 tot en met 3.11 geregeld was voor de Minister van Defensie, is thans in het voorgestelde artikel 3.9 vervat.

Artikel I, Onderdeel D

De artikelen 3.10 en 3.11 vervallen (zie de toelichting bij onderdeel C).

Artikel I, Onderdeel E

Aangezien de Minister van Verkeer en Waterstaat geen type-certificaat meer afgeeft ziet artikel 3.12 nu alleen op de Minister van Defensie. Daardoor komt het vierde lid te vervallen.

Artikel I, Onderdeel F

Het eerste lid van artikel 3.13 vervalt omdat de Minister van Verkeer en

Waterstaat geen type-certificaat meer verstrekt en geen buitenlandse type-certificaten meer erkent. Het oude tweede lid wordt het eerste lid. Artikel 1, eerste lid, van de basisverordening zondert de militaire luchtvaartuigen en andere staatsluchtvaartuigen, zoals voor politie en kustwacht, uit van de werking van de basisverordening. Het tweede lid van dit artikel geeft de lidstaten de opdracht er voor te zorgen dat de bepalingen van de verordening ook op deze staatsluchtvaartuigen worden toegepast. In aansluiting op dit onderdeel van de basisverordening wordt in het tweede lid voorgesteld dat de basisverordening en de beide uitvoeringsverordeningen van overeenkomstige toepassing zijn op staatsluchtvaartuigen met uitzondering van de militaire luchtvaartuigen, die tot de competentie van de Minister van Defensie behoren. Hiermee wordt bereikt, dat alle door EASA met betrekking tot luchtvaartuigen etc. afgegeven typecertificaten en dergelijke ook geldig zijn, wanneer het betrokken luchtvaartuig of onderdeel als niet-militair staatsluchtvaartuig respectievelijk als onderdeel daarvan gebruikt wordt.

In het derde lid wordt de grondslag gelegd om in het Besluit luchtvaartuigen te bepalen welke type-certificaten en aanvullende type-certificaten kunnen worden afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarbij gaat het om de luchtvaartuigen genoemd in bijlage 2 van de basisverordening die buiten de werking van de verordening vallen en derhalve onder de nationale regelgeving blijven vallen, zoals amateur luchtvaartuigen, Micro Light Aircrafts (MLA's) en onbemande luchtvaartuigen tot en met 150 kg. startmassa. Het vierde is niet gewijzigd. In plaats van het niet voldoen aan de nationale eisen, is het vijfde lid aangepast in verband met het niet voldoen aan de eisen van EASA.

In verband met de diverse wijzigingen in artikel 3.13 wordt voorgesteld dit artikel opnieuw te formuleren.

Artikel I, Onderdeel G

Omdat in artikel 3.9 het vierde lid is vervallen, wordt in artikel 3.14, eerste lid, onderdeel a, de verwijzing naar dat lid vervangen door te verwijzen naar het eerste lid van artikel 3.9.

Artikel I, onderdeel H

Nu de basisverordening bepaalt dat een bewijs van luchtwaardigheid ook voor onbepaalde tijd kan worden afgegeven, wordt voorgesteld het eerste lid van artikel 3.15 dienovereenkomstig aan te passen. Een termijn is immers per definitie voor bepaalde duur, zodat deze aanpassing nodig is.

Artikel I, onderdeel I

Voorgesteld wordt het vierde lid van artikel 3.17 te laten vervallen, omdat het stelsel van de nieuwe Europese regels inzake luchtwaardigheid meebrengt dat eerst aan alle eisen van Part-21 subpart H voldaan dient te worden voordat een bewijs van luchtwaardigheid wordt verleend.

Artikel I, Onderdeel J

EASA kan op grond van artikel 15, eerste lid, onderdeel i van de basisverordening een type-certificaat schorsen of intrekken. In verband hiermee wordt het eerste lid van artikel 3.19 aangepast.

Artikel I, Onderdelen K en L

Omdat artikel 3.19a, tweede lid, moest worden aangepast en artikel 3.19b, eerste lid, kan vervallen, wordt voorgesteld om beide artikelen in elkaar te schuiven.

Artikel I, Onderdelen M en N

De voorgestelde wijzigingen zijn het gevolg van het vervallen van artikel 3.20.

Artikel I, Onderdeel O

Het vervallen van artikel 3.20 hangt samen met de bevoegdheid op dit terrein voor de EASA ingevolge artikel 9 van de basisverordening.

Artikel I, Onderdeel P

In artikel 3.22, vierde lid, wordt opgenomen dat ook aanwijzingen van EASA dienen te worden opgevolgd.

Artikel I, Onderdeel Q

Artikel 3.23, onderdeel e, wordt aangepast in verband met het vervallen van artikel 3.11 van de wet.

Artikel I, Onderdeel R

De wijziging in artikel 3.25, eerste lid, hangt samen met artikel 15, tweede lid, van de basisverordening waarin is bepaald dat de EASA de DOA afgeeft. Met de voorgestelde wijziging blijft Nederland verantwoordelijk voor de afgifte van een POA en MOA.

Artikel I, Onderdeel S

Nu in Part-66 is geregeld dat de houder in aanmerking komt om door een erkend onderhoudsbedrijf gemachtigd te worden om namens dat bedrijf werkzaamheden te mogen vrijgeven, wordt artikel 3.30, eerste lid, op dit punt aangepast.

Artikel I, Onderdeel T

In het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake meldingen van voorvallen in de burgerluchtvaart, wordt een nieuw hoofdstuk 7 ingevoegd. Dit wetsvoorstel is op 13 december 2005 met algemene stemmen aangenomen door de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Handelingen 2005–2206, nr. 33, Tweede Kamer, pag. 2266–2266). In onderdeel T wordt na de voorgestelde in te voegen nieuwe artikelen 7.1 en 7.2 een nieuwe titel ingevoegd.

Artikel I, Onderdeel V

In afwijking van de rest van het onderhavige wetsvoorstel, wordt voorgesteld aan artikel 7.4, tweede lid, terugwerkende kracht te verbinden. Nu de verordening bepaalt dat een luchtvaartuig verzekerd dient te zijn, wordt deze belastende maatregel niet gecreëerd door de nationale wetgeving. Zolang het onderhavige wetsvoorstel niet in werking is getreden, is voor kleinere luchtvaartuigen geen verzekeringsdekking van 100 000 BTR mogelijk. Vooruitlopend op het onderhavige wetsvoorstel is aan de luchtvaartsector meegedeeld dat bij de inwerkingtreding van de verordening voor degenen die daarvoor in aanmerking komen, gebruik kan worden gemaakt van de verzekeringsdekking van 100 000 BTR. Aangezien het gaat om een begunstigende maatregel (de belastende verplichting is onderdeel van de verordening, het onderhavige wetsvoorstel is op dit punt juist begunstigend) wordt voorgesteld aan artikel 7.4, tweede lid, terugwerkende kracht te verlenen. De verordening treedt in werking 12

maanden na de dag van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie. Aangezien de publicatie op 30 april 2004 was, zal de onderhavige bepaling terugwerken tot en met 1 mei 2005.

Artikel I, Onderdeel W

Op overtreding van artikel 7.4, eerste lid, is hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van ten hoogste de derde categorie mogelijk.

Artikel I, Onderdeel X

Het derde lid van artikel 13 is geschrapt in artikel 11.10, eerste lid, onderdeel c, aangezien de norm zich richt tot de wetgever en geen gedraging inhoudt die bij overtreding als strafbaar feit zou moeten te worden aangemerkt.

Artikel I, Onderdeel Y

Door deze aanpassing van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart wordt tevens de bevoegdheid gecreëerd voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om een last onder dwangsom op te leggen, indien een luchtvaartmaatschappij EU-verordening nr. 261/2004 overtreedt.

Artikelen II en III

In de artikelen II en III zijn wijzigingen in andere wetten opgenomen die verband houden met wijzigingen in bepalingen van de wet.

Artikel IV

Dit wetsvoorstel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij is geplaatst. Met uitzondering van artikel I, onderdeel U voor het tweede lid van artikel 7.4 dat terug werkt tot en met 1 mei 2005. Zie de toelichting bij artikel I, onderdeel U.

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

Transponeringstabel Verordening 1592/2002 – Wet luchtvaart

Bepalingen Verordening	Bepalingen Wet luchtvaart
<i>1592/2002</i>	
<i>artikel 1</i> eerste lid	reikwijdte, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
tweede lid	artikel 3.13, tweede lid
<i>artikel 2</i>	doelstelling, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 3</i>	definities, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 4</i> eerste lid	toepasbaarheid, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
tweede lid	artikel 3.13, derde lid
derde lid	derde landen, behoeft niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 5</i> eerste lid	verwijzing naar annex I, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
tweede lid, onder a, b	typecertificaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd, taak EASA
tweede lid, onder c	artikel 3.8, tweede lid, 3.13, eerste lid
tweede lid, onder d	artikel 3.25 (bestaande tekst)
tweede lid, onder e	artikel 2.2, 2.3 (bestaande tekst)
tweede lid, onder f	artikel 2.9 (bestaande tekst)
derde lid, onder a	artikel 3.13, eerste lid
derde lid, onder b, c	typecertificaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd, taak EASA
vierde, vijfde lid	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 6</i>	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 7</i>	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 8</i>	werkt rechtstreeks, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 9</i> eerste lid, tweede lid, onder a en b	artikel 3.8, tweede lid, 3.13, eerste lid
tweede lid, onder c	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 10</i> eerste lid	werkt rechtstreeks, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
tweede lid	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
derde lid	artikel 3.21
vierde lid	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
vijfde lid	werkt rechtstreeks, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
zesde lid	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 11</i> eerste lid	werkt rechtstreeks, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
tweede lid	delegatie aan Commissie, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd

Bepalingen Verordening	Bepalingen Wet luchtvaart
derde lid vierde lid	artikel 2:5 Awb delegatie aan EASA, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikelen 12 t/m 53</i>	betreft oprichting EASA, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 5</i>	betreft regelgevend comité cf besluit Commissie nr. 1999/468 van 28 juni 1999, PbEU L 184, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
artikel	betreft overeenkomsten met derde landen heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 56</i> eerste lid	betreft start werkzaamheden EASA, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
tweede lid	werkt rechtstreeks, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
derde lid	procedurevoorschrift, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 57, 58</i>	slotbepalingen, behoeven naar hun aard niet te worden geïmplementeerd

Transponeringstabel Verordening 261/2004 – Wet luchtvaart

Bepalingen Verordening	Bepalingen Wet luchtvaart
<i>261/2004</i>	
<i>artikel 1</i>	reikwijdte, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 2</i>	geen wijziging van definities in de Wet luchtvaart
<i>artikel 3</i>	toepasbaarheid, heeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikelen 4 tot en met 15</i>	werken rechtstreeks, behoeven naar hun aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 16</i> eerste lid	de Minister van Verkeer en Waterstaat wijst de Inspecteur-Generaal van Verkeer en Waterstaat aan als instantie verantwoordelijk voor de handhaving van deze verordening
tweede lid	de Minister van Verkeer en Waterstaat wijst de Inspecteur-Generaal van Verkeer en Waterstaat aan als instantie waar klachten van luchtreizigers over overtreding van de verordening door vluchtvaartmaatschappijen kunnen worden voorgelegd
derde lid	ingevolge artikel 11.15, tweede lid, kan bestuursdwang worden toegepast, inclusief het opleggen van een dwangsom
<i>artikelen 17 en 18</i>	slotbepalingen, behoeven naar hun aard niet te worden geïmplementeerd

Transponeringstabel Verordening 785/2004 – Wet luchtvaart

Bepalingen Verordening	Bepalingen Wet luchtvaart
<i>785/2004</i>	
<i>artikel 1</i>	doelstelling, behoeft naar zijn aard niet te worden geïmplementeerd
<i>artikel 2</i>	toepasbaarheid, behoeft naar zijn aard niet worden geïmplementeerd
<i>artikel 3</i>	geen wijziging van definities in de Wet luchtvaart
<i>artikelen 4, 6 en 7</i>	artikel 7.4
<i>artikel 5</i>	werkt rechtstreeks, behoeft geen implementatie
<i>artikel 8</i>	artikel 11.9, eerste lid, onderdeel a, 7 o
<i>artikelen 9 tot en met 11</i>	slotbepalingen, behoeven naar hun aard niet te worden geïmplementeerd

Transponeringstabel Verordening 793/2004 – Wet luchtvaart

Bepalingen Verordening	Bepalingen Wet luchtvaart
<i>793/2004</i>	
<p>Deze verordening betreft een wijziging van de Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens. Deze verordening is geïmplementeerd bij Besluit van 15 september 2005, Stb. 486, tot wijziging van het Besluit slotallocatie in verband met het tegengaan van slot-misbruik. Verwezen zij naar de bij de toelichting bij dat besluit gevoegde transponeringstabel. Deze verordening leidt slechts met betrekking tot één bepaling tot wijziging van de Wet luchtvaart:</p>	
<i>artikel 11, tweede lid</i>	artikel 7.3