

2011Z02446

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu over *de voorstellen van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) tot verlening van vliegbrevetten aan vliegtuig bemanningen (Flight Crew Licencing)* (ingezonden 8 februari 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met de voorstellen van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) over de verlening van vliegbrevetten aan vliegtuigbemanningen dat op 7-8 december 2010 via de comitologie procedure in Brussel is aangenomen?

Vraag 2

Kunt u aangeven op welke wijze de Nederlandse regering betrokken is in het proces tot nu toe en wat uw inbreng in dit proces tot nu toe is geweest?

Vraag 3

Kunt u aangeven op welke wijze u betrokken gaat worden bij de verdere behandeling van deze voorstellen en wat uw inzet zal zijn?

Vraag 4

Deelt u de opvatting dat de Europese luchtvaartindustrie opereert in een wereldwijde markt, waarin wederzijdse erkenning en het behouden van een mondiaal evenwicht essentiële overwegingen zijn? Zo nee, waarom niet?

Vraag 5

Bent u ervan op de hoogte dat, tot op heden, vliegbrevetten voor vliegtuigbemanningen zijn gekoppeld aan het land van registratie van een vliegtuig en niet aan het land waarin zij wonen?

Vraag 6

Acht u het wenselijk dat met de invoering van Rule Part-FCL (EASA CRD on NPA 2008–17b) afstand genomen wordt van internationale afspraken, te weten ICAO¹ annex 1? Zo ja, waarom?

¹ International Civil Aviation Organization.

Vraag 7

Zijn er op dit moment voor u aanwijzingen dat er ICAO-landen zijn die niet voldoen aan de vereiste standaarden voor het verlenen van licenties aan piloten? Zo ja, om hoeveel landen gaat het? Staan deze landen reeds op de zwarte lijst?

Vraag 8

Kunt u, indien er landen zijn die zich niet aan de ICAO standaarden houden en desondanks niet op de zwarte lijst staan, aangeven waarom deze landen niet op de zwarte lijst staan?

Vraag 9

Is de veronderstelling juist dat wanneer een land op de zwarte lijst staat, de toestellen die geregistreerd zijn in dit land zich niet in het Europese luchtruim mogen bevinden? Is dan tevens de veronderstelling juist dat daarmee het risico dat piloten, wier licentie is afgegeven door een land dat op de zwarte lijst staat, zich in het Europese luchtruim bevinden nihil is, daar brevetten voor vliegtuigbemanningen zijn gekoppeld aan het land van registratie van een vliegtuig?

Vraag 10

Wat is uw mening over het ontbreken van onderbouwde veiligheidsargumenten van de EASA voor de voorstellen? Deelt u de mening dat de algemene luchtvaartveiligheid in bijvoorbeeld de VS even goed is als in de Europese Unie (EU)? Zo nee, waarom niet? Verwacht u dat de EASA-voorstellen zullen leiden tot een afname van het aantal in de EU woonachtige piloten met een kwalificatie voor het vliegen op instrumenten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Is bij u bekend hoeveel piloten hun domicilie binnen de Europese Unie hebben en met een Amerikaanse licentie een Amerikaans geregistreerd toestel besturen? Zo ja, om hoeveel vliegtuigen en piloten gaat het?

Vraag 12

Welke redenen kunt u aanvoeren die het mogelijk zouden maken om in de toekomst piloten, die woonachtig zijn in de Europese Unie en op een Amerikaanse licentie een Amerikaans geregistreerd toestel besturen, het vliegen binnen Europa te verbieden?

Vraag 13

Kunt u zich op het standpunt stellen dat als algemeen uitgangspunt zou moeten gelden dat de lidstaten van de Europese Unie en specifiek EASA ook in de toekomst die licenties moet accepteren welke afgegeven zijn door lidstaten aangesloten bij ICAO zolang deze licentie is afgegeven binnen de randvoorwaarden zoals afgesproken in de Chicago conventie met betrekking tot internationale burgerluchtvaart? Deelt u tevens de mening dat EASA de houder van deze licentie in de gelegenheid moet stellen om een luchtvaartuig te besturen van het land dat de licentie heeft afgegeven, zolang de houder van deze licentie zich houdt aan de Europese luchtvaartregels?