

Fiche 3: Verordening betreffende het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en het mededelen van veiligheidsinformatie

Titel:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en het mededelen van veiligheidsinformatie door de lidstaten

Datum Raadsdocument: 23 februari 2005
Nr Raadsdocument: 6624/05
Nr. Commissiedocument: COM (2005) 48 definitief
Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat i.o.m. EZ, JUST, FIN

Behandelingstraject in Brussel: RWG Luchtvaart, Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Naar aanleiding van het luchtvaartongeval met de Egyptische luchtvaartmaatschappij Flash Air is in het recente verleden gesproken over lijsten van onveilige (niet-EU) luchtvaartmaatschappijen en over informatieverstrekking over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

Dit voorstel streeft twee doelstellingen na:

1) informatieverschaffing aan de passagiers over de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Het voorstel van de Commissie geeft aan dat bij reservering van een vlucht de identiteit van de uitvoerende partij bekend moet worden gemaakt in het kader van bescherming van passagiers. Indien er nadien wijzigingen optreden dan dient dit onverwijld aan de passagiers te worden medegedeeld.

2) communicatie van veiligheidsgerelateerde informatie tussen lidstaten en publicatie van die informatie door de Commissie voor het publiek.

De Commissie is van mening dat, in het kader van bescherming van passagiers tegen veiligheidsrisico's, de eerder opgestelde richtlijn 2004/36/EG aangevuld dient te worden met extra regels. In deze richtlijn worden regels gesteld voor SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), om de veiligheid van niet EU-carriers die op communautaire luchthavens landen te kunnen borgen. Deze regels houden in dat lidstaten verplicht zijn veiligheidsinspecties uit te voeren op niet EU-carriers op technische en operationele aspecten. Bovendien moeten zij de daaruit voortvloeiende informatie verstrekken aan andere lidstaten en de Commissie. In de nieuwe ontwerpverordening is opgenomen dat de Commissie een geconsolideerde lijst zal publiceren van namen van alle luchtvaartmaatschappijen die op basis van nationale criteria door lidstaten zijn geweerd vanwege veiligheidsredenen.

Rechtsbasis van het voorstel: Artikel 80, lid 2 EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: Positief. Een regeling op EU niveau ligt voor de hand uit het oogpunt van gelijke concurrentievoorwaarden op de interne markt. Ook vanuit het consumentenbelang is er behoefte aan gelijke, transparante regels. Daarnaast worden veiligheidsaangelegenheden uitsluitend in internationaal verband georganiseerd.

Proportionaliteit: Twijfelachtig voor wat betreft de doelstelling aangaande de informatieverschaffing aan passagiers over de luchtvaartmaatschappij waarmee wordt gevlogen. Hiervoor bestaat thans al een goedwerkend systeem van vrijwillige *commitments*. De vraag is of deze doelstelling beter gerealiseerd

kan worden met een centraal geregeld verplichtingenstelsel of dat het huidige systeem van vrijwillige *commitments* volstaat.

Proportionaliteit is eveneens twijfelachtig voor wat betreft de communicatie van veiligheidsgerelateerde informatie tussen lidstaten. Alhoewel een verordening het geëigende instrument is om deze doelstelling te behalen, ontbeert het voorstel gezamenlijke criteria voor het uitwisselen van veiligheidsinformatie die door alle lidstaten nageleefd moeten worden. Daarnaast verwerft de Commissie geen besluitvormende bevoegdheid voor het weren of beperken van rechten van niet EU-carriers op veiligheidsgronden.

Consequenties voor de EU-begroting: geen

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

De informatieplicht over de *operating carrier* richting passagiers wordt tot nu toe vervuld door middel van vrijwillige *commitment* (*Airline passenger service commitment* en *passenger service commitment of tour operators*). Hierin staan afspraken waaraan de operators (luchtvaartmaatschappijen en touroperators) zich hebben gecommitteerd, o.a. over de informatieplicht van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij. Dit vindt plaats op de contactmomenten tussen de passagier en uitvoerende operator voordat de vlucht aanvangt (reservering, check-in, boarding). De nieuwe verordening verplicht de operator echter om bij wijzigingen de passagier direct te informeren, op ieder moment. Het feit dat naast de bovengenoemde momenten er geen contact is met de passagier, betekent dat operators extra administratieve kosten maken om de passagier te kunnen traceren en op de hoogte te brengen. Deze administratieve lasten zullen in ieder geval personele en financiële consequenties hebben voor de sector. Hoeveel dit zal bedragen, is nog onduidelijk. In het voorstel wordt niet gesproken over handhaving door de overheid op deze informatieplicht. Vooralsnog worden geen extra kosten voor de overheid verwacht.

Wat betreft de informatieplicht over veiligheidsaspecten zullen er personele en daarmee samenhangende financiële consequenties voor de overheid komen in casu het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Vooralsnog is deze informatieplicht, in de vorm van het bijhouden van lijsten, geen bestaande taak en zal voor zowel het opstellen, bijhouden en publiceren van lijsten een extra taak worden gelegd bij de desbetreffende dienst. Ook voor het informeren van de lidstaten geldt dat dit personele consequenties heeft. Het gaat om taken die structureel van aard worden en naar schatting 1,0 fte op jaarbasis in beslag neemt.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): n.v.t.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: Inwerkingtreding is 20 dagen na bekendmaking in publicatieblad. Voor het opzetten van een informatiesysteem lijkt dit niet reëel. Voor de implementatie ervan zal ongeveer 12 maanden in acht genomen moeten worden. Met name voor de sector zal deze tijd nodig zijn om de extra informatievoorziening te implementeren.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland ondersteunt in algemene zin de thans lopende initiatieven tot versterking van passagiersrechten, waar dit voorstel een onderdeel van uitmaakt. Hoewel Nederland de initiatieven

steunt om de passagier beter te informeren, is Nederland geen voorstander van een 'zwarte lijst' op basis van nationale bevoegdheden. Een geconsolideerde lijst van banningen van luchtvaartmaatschappijen die rechtsgeldigheid heeft voor de Gemeenschap in zijn geheel is te overwegen.

Nederland vindt echter dat eerst onderzocht moet worden of de doelstellingen van de verordening gerealiseerd kunnen door marktmechanismen of dat extra regelgeving hiervoor de geschikte methode is. Uit een verkennende consultatieronde van luchtvaartmaatschappijen blijkt dat met name de informatieplicht over de operating carrier twijfels oproept. Aan deze informatieplicht wordt reeds voldaan via vrijwillige commitments (Airline's Passenger Service Commitment en Passenger Service Commitment of Tour operators) en het Computer Reservation Systems (CRS) die de EU-carriers in staat stellen om de operating carrier bekend te maken. Onderhavige wettelijke regeling zal extra administratieve lasten met zich meebrengen.

Daarnaast moet gekeken worden in hoeverre een 'zwarte' lijst invloed heeft op de luchtvaartpolitieke aangelegenheden.

Voor de uitwisseling en publicatie van veiligheidsinformatie ziet Nederland overwegende bezwaren tegen het voorstel van de Commissie. Het belangrijkste bezwaar is dat de nationaal genomen maatregelen door de Commissie gepubliceerd zullen worden, terwijl de Commissie de bevoegdheid ontbeert deze maatregelen algemeen bindend te maken. Daarom is het wenselijk dat gemeenschappelijke beoordelingcriteria voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen worden ontwikkeld. Andere aandachtspunten zijn het juridisch fundament van uitwisseling van veiligheidsinformatie, criteria waarop een luchtvaartmaatschappij geweerd wordt, de wijze waarop de restricties van vliegmaatschappijen, die op basis van veiligheidseisen in eerste instantie door lidstaten worden geweerd, worden opgeheven indien weer voldaan wordt aan de veiligheidseisen, de financiële impact van de informatieplicht over de *operating carrier* en het coördinatiemechanisme van de Commissie. Daarnaast is er een overlap met de SAFA-richtlijn. De vraag is of deze informatieplicht niet beter binnen de huidige SAFA-richtlijn opgenomen kan worden, waarin de besluitvorming wel adequaat is geregeld.