

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 1090

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 juli 2023

Hierbij wordt, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, op verzoek van de Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een nadere toelichting gegeven op wijzigingen van bijlagen bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, alsmede de gewijzigde Voorschriften bij het Europees Verdrag (ENA) inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (Kamerstuk 30 952, nrs. 426 en 425).

De wijzigingen zijn op 17 mei 2023 door de Minister van Buitenlandse Zaken op grond van artikel 13 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen (hierna: Rgbv) aan de Kamer ter kennis gebracht.

De Minister van Buitenlandse Zaken voldoet daarmee aan de verplichting om de Staten-Generaal zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van wijzigingen van bijlagen die integrerend onderdeel zijn van een goedgekeurd verdrag waaraan het Koninkrijk is gebonden en die van uitvoerende aard zijn ten opzichte van de bepalingen van het verdrag waar de bijlage onderdeel van vormt en die op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rgbv geen goedkeuring behoeven. Deze kennisgeving wordt verzonden nadat de verdragswijzigingen tot stand zijn gekomen en onherroepelijk in werking treden.

Aangezien ik verantwoordelijk ben voor de Nederlandse inbreng ten aanzien van wijzigingen in de bijlagen van het verdrag, wordt de door de Commissie gevraagde toelichting op de wijzigingen van de bijlagen bij het verdrag door mij verstrekt.

De Kamer wordt overigens eens per kwartaal door de Minister van Buitenlandse zaken geïnformeerd over de stand van zaken rond in onderhandeling zijnde verdragen. Het betreft daarbij niet wijzigingen in de hiervoor bedoelde bijlagen waarvoor geen goedkeuring van de Kamer is vereist.

Gezien de al eerder door de Kamer geuite wens om deze inlichtingen meer standaard te verstrekken, zal ik me beraden hoe we hier vorm aan kunnen geven, en de Kamer hier nader over informeren. Daarbij zal ook betrokken worden hoe dit af te bakenen, omdat het hier ook vaak over wijzigingen van technische aard gaat, zoals de onderhavige wijzigingen.

Wijzigingen Bijlagen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Voor luchtvaart is het nader toelichten van de wijzigingen uit de bijlagen tot dusverre achterwege gelaten aangezien het in het algemeen gaat om technische onderwerpen van uitvoerende aard. Voor zover sprake is van wijzigingen die een grotere impact hebben wordt dit, gelet op de aard daarvan, uiteraard wel nadere toelichting aan de Kamer vergen. Bij de nu aan de Kamer ter kennis gebrachte wijzigingen is geen sprake van grotere impact.

De nu ter kennis gebrachte wijzigingen betreffen aanpassingen van de volgende bijlagen bij het Verdrag: Bijlage 1 inzake luchtvaartpersoneel, Bijlage 6 inzake vluchtuitvoering, Bijlage 7 inzake het register van luchtvaartuigen, Bijlage 8 inzake luchtwaardigheid, Bijlage 9 inzake facilitatie vervoersstromen, Bijlage 10 inzake luchtvaart telecommunicatie, Bijlage 14 inzake luchthavens en Bijlage 17 inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart.

De wijziging van Bijlage 1 inzake luchtvaartpersoneel (Amendement 178) ziet op de invoering van een elektronisch systeem voor brevettering van luchtvaartpersoneel. Het systeem moet de luchtvaartveiligheid verbeteren, door het minimaliseren van potentiële fraude. Ook kunnen eventuele wijzigingen van brevetten tijdiger op een brevet worden weergegeven.

De wijzigingen van Bijlage 6 betreffen onder meer het stellen van eisen aan alle vliegtuigen met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 27.000 kg tot het verzenden van informatie over de locatie van die luchtvaartuigen in noodsituaties. Bijlage 6 is daarnaast gewijzigd met onder meer nieuwe veiligheidsvoorschriften omtrent vluchtrecorders en het gebruik van het Runway Overrun Awareness and Alerting Systems (ROAAS) waarschuwingssysteem. De wijzigingen voorzien tevens in enkele specifieke voorschriften voor helikopters, waaronder een risicobeoordeling bij off shore operaties in een vijandige omgeving.¹

De wijziging van Bijlage 7 is gericht op het vergroten van de transparantie en consistentie bij de uitwisseling van eigendomsgegevens van vliegtuigen. Het versnellen van de toegang tot betrouwbare gegevens moet bij de overdracht van de registratie van vliegtuigen tussen staten bijdragen aan het versoepelen van luchtvaartoperaties.

Met de wijziging van Bijlage 8 verduidelijkt deze bijlage de verantwoordelijkheden van staten met betrekking tot werkzaamheden die door derden aan luchtvaartuigen worden uitgevoerd. Ook verheldert de wijziging dat

¹ Definitie „Vijandige omgeving»: a) een omgeving waarin: i) geen veilige noodlanding kan worden verricht doordat het oppervlak ongeschikt is; of ii) de helikopterpassagiers niet adequaat kunnen worden beschermd tegen de elementen; of iii) de geboden reactie/capaciteit voor opsporing en redding niet strookt met de verwachte blootstelling; of iv) sprake is van een onaanvaardbaar risico voor personen of goederen op de grond; b) en in elk geval de volgende omgevingen: i) voor operaties over water, de gebieden in de open zee ten noorden van 45N en ten zuiden van 45S, tenzij een deel als niet-vijandig is aangewezen door de verantwoordelijke instantie van de staat waarin de operaties plaatsvinden; en ii) delen van een agglomeratie zonder adequate gebieden voor een veilige noodlanding.

onderhoud door een onderhoudsorganisatie ook kan plaatsvinden aan een luchtvaartuig dat niet is geregistreerd in de Staat waar de onderhoudsorganisatie is goedgekeurd of in het geheel niet is geregistreerd.

In Bijlage 9 zijn nieuwe en herziene normen en aanbevolen werkwijzen en definities opgenomen voor de aanpak van noodsituaties op het gebied van de volksgezondheid, waaronder die regels omtrent desinfectie van vliegtuigen, gezondheid gerelateerde voorzieningen op internationale luchthavens, hulp- en repatriëringsvluchten. De wijzigingen richten zich ook op het verbeteren van het luchtvervoer van personen met een handicap, het verbeteren van bijstand aan slachtoffers van vliegtuigongevallen en hun families en verbetering van regelgeving met betrekking tot mensenhandel, de handel in wilde dieren en planten en verbetering van de beveiliging van reisdocumenten.

De wijzigingen van Bijlage 10 hebben hoofdzakelijk betrekking op de verbetering van voorschriften omtrent de toewijzing en het gebruik van adressen (identificatiecodes) voor luchtvaartuigen. Lucht-, grond- en lucht-luchtbeveiligingssystemen, met inbegrip van systemen ter voorkoming van botsingen vanuit de lucht, zijn sterk afhankelijk van het vliegtuigadres dat aan boord van vliegtuigen is geconfigureerd. Een tekort aan beschikbare toegewezen vliegtuigadressen kan bijvoorbeeld het risico op meervoudig gebruik van een adres door meerdere luchtvaartuigen vergroten en daarmee de luchtvaartveiligheid in gevaar brengen. Bijlage 10 is verder onder meer uitgebreid met voorschriften ter voorkoming van botsingen in de lucht (het airborne collision avoidance system) en het terugdringen van valse meldingen daaromtrent.

De wijziging van Bijlage 14 verduidelijkt dat luchtvaarterreinen in ieder geval moeten voorzien in reddings- en brandbestrijdingsmiddelen en -diensten wanneer commerciële vluchten worden uitgevoerd. Eerder bestond onduidelijkheid of dit vereiste ongeacht omvang of type operaties op een luchthaven geldt.

De aanpassingen van Bijlage 17 bevatten onder andere nieuwe en gewijzigde definities van beveiligingsinspecties, beveiligde gebieden, nieuwe en gewijzigde bepalingen omtrent beveiligingsprogramma's voor luchtvaartmaatschappijen, de detectie van explosieven in bagage, vereisten voor een burgerluchtvaart beveiligingskwaliteitsbeheersingsprogramma.

Wijzigingen voorschriften bij het Europese Verdrag inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

Inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren wordt opgemerkt dat de verplichting om de Kamer te informeren niet geldt bij kleine technische of redactionele wijzigingen, aangezien deze wijzigingen frequent voorkomen. Bij grotere, politieke besluiten wordt de Kamer uiteraard wel geïnformeerd. De Kamer heeft op 23 mei jl. een verzamelbrief ontvangen, waarin onder andere is aangegeven hoe omgegaan wordt met verdragswijzigingen die in de Internationale Maritieme Organisatie in het milieucomité (MEPC) besloten worden.² In deze brief is gemeld dat kort na afloop van bijeenkomsten van het MEPC de Kamer wordt geïnformeerd over de belangrijkste uitkomsten.

Ten aanzien van de nu ter kennis gebrachte gewijzigde Voorschriften bij het Europese verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke

² Kamerstuk 31 409, nr. 404.

goederen over de binnenwateren (ADN 2023) wordt aan de Kamer gemeld dat er veiligheidsvoorschriften zijn opgenomen om het vervoer van leisteenuolie in tankschepen te reguleren.

Verder zijn de regels aangepast met betrekking tot het met water vullen van de zogeheten kofferdammen aan boord. Daardoor kan de diepgang van geloste, lege schepen beter afgestemd worden en is er minder kans dat de stuurhut in aanraking komt met bruggen op kleinere vaarwegen.

Ten slotte zijn er ook voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren veiligheidseisen gesteld voor vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van objecten, zoals een batterijinstallatie. Daarmee levert het ADN 2023 een waardevolle bijdrage aan de veiligheid van de verduurzaming van de binnenvaartvloot.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers