

Vergaderjaar 2005–2006

29 977

Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

D

NADER VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 20 juni 2006

Na lezing van de memorie van antwoord had de commissie nog behoefte de regering enkele aanvullende vragen en antwoorden voor te leggen.

De leden van de **VVD**-fractie hebben met enige teleurstelling kennis genomen van de beantwoording in de memorie van antwoord van hun in het voorlopig verslag gestelde vragen. Op niet alle vragen is expliciet ingegaan en de antwoorden op de vragen die wél zijn beantwoord zijn aan de magere kant. Mede in het licht van het op 3 maart jl., tot stand gekomen amendement 11 bij ICAO annex 13 hebben de leden van de VVD-fractie nog de volgende vragen.

Op 3 maart jl. is amendement 11 bij ICAO annex 13 tot stand gekomen. Nederland is partij bij ICAO Annex 13 en dus partij bij amendement 11. In Attachment E bij amendement 11 is opgenomen «The legal guidance for the protection of information from safety data collection and processing systems». Art 4.1 van Attachment E bepaalt in welke gevallen een uitzondering gemaakt kan worden op de bescherming van veiligheidsinformatie, namelijk in het geval er bewijs is dat de «occurrence» veroorzaakt is door een «act ... with intent to cause damage ...» (sub a) of wanneer een «appropriate authority» van oordeel is dat de «occurrence» veroorzaakt kan zijn door «... conduct with intent to cause damage ...» (sub b) of wanneer «a review by an appropriate authority determines that the release of the safety information is necessary for the proper administration of justice, and that its release outweighs the adverse domestic and international impact such release may have on the future availability of safety information» (sub c). Naar het oordeel van de leden van de VVD-fractie biedt de tekst van art. 4.1 van Attachment E van amendement 11 bij ICAO Annex 13 geen ruimte voor de strafrechtelijke vervolging zoals opgenomen in het wetsvoorstel. Zoals gezegd, is Nederland partij bij ICAO Annex 13 amendement 11. Hoe valt het instemmen van Nederland met amendement 11 te rijmen met het feit dat het voorliggende wetsvoorstel uitdrukkelijk niet voorziet in strafrechtelijke bescherming? Is hier niet sprake van strijdigheid?

In art. 6.1 van Attachment E bij amendement 11 is de bepaling opgenomen dat voor ieder Safety Data Collection and Processing System

¹ Samenstelling:

Leden: Werner (CDA), Van den Berg (SGP), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema toe Water (VVD), Van der Lans (GL), (voorzitter), Doesburg (VVD), Walsma (CDA), Pormes (GL), Van den Oosten (VVD), Ten Hoeve (OSF), Sylvester (PvdA), Schouw (D66), Van Raak (SP).
Plv. leden: Franken (CDA), Schuurman (CU), Van Leeuwen (CDA), V.d. Broek-Laman Trip (VVD), Pormes (GL), Wagemakers (CDA), vac. (VVD), Eigeman (PvdA), Hamel (PvdA), Engels (D66), Kox (SP).

(SDCPS) een «custodian» aangewezen zou moeten worden. Deze «custodian» zou als waakhond moeten fungeren om te voorkomen dat veiligheidsinformatie bekend wordt gemaakt, behalve in het geval van de twee in het artikel genoemde uitzonderingen. In het voorliggende wetsvoorstel wordt over een dergelijke «custodian» niet gerept. Wordt door de staatssecretaris over een «custodian» nagedacht? Zou een «custodian» niet een uitstekende oplossing zijn om voor voorvallen in de burgerluchtvaart de gewenste bescherming te bieden aan degenen die van die voorvallen melding maken? Art. 5.3 Wet luchtvaart is een vage norm en dient aangepast te worden. In de memorie van antwoord stelt de staatssecretaris dat het onderzoek naar een mogelijke wijziging van art. 5.3 voor de zomer zal worden afgerond. Licht het niet voor de hand de uitkomsten van dit onderzoek af te wachten, zodat art. 5.3 niet omgrendst hoeft te worden, zoals de staatssecretaris stelt op p. 3, door de aanwijzing van de minister van Justitie aan het OM? Het beperken van de werking van het voorliggende wetsvoorstel tot gevallen van grove nalatigheid zou dan wettelijk worden vastgelegd in art. 5.3 Wet luchtvaart. Een wijziging van art. 5.3 Wet luchtvaart in die zin zou de noodzaak voor de aanwijzing van de minister van Justitie voor het OM wegnemen. Met een wijziging van art. 5.3 zouden meerdere vliegen in één klap geslagen worden: de aanwijzing van de minister van Justitie aan het OM zou niet meer nodig zijn, het inschakelen van de rechter-commissaris zou niet meer nodig zijn, er zou voldaan worden aan Attachment E art. 4.1 van amendement 11 van ICAO Annex 13. Graag een reactie van de staatssecretaris. In het voorlopig verslag is door de VVD-fractie gevraagd in welke landen van de EU wél bescherming tegen strafrechtelijke vervolging is opgenomen. Aan de Tweede Kamer is daarover een onderzoek toegezegd. De resultaten van dit onderzoek zullen ook aan de Eerste Kamer worden toegezonden. De resultaten worden voor de zomer verwacht. Inmiddels is de VVD-fractie ervan op de hoogte geraakt dat een land als Denemarken in de toelichting op de Deense Luchtvaartwet het volgende stelt: «Similarly, to attain a high rate of reporting, it is important that persons being cognisant and thereby capable of reporting any operational interruption or other irregular circumstance do not risk to be punished.» Is het niet belangrijk dat juist in een bij uitstek grensoverschrijdende branche als de luchtvaart zoveel mogelijk uniformiteit wordt betracht op het terrein van veiligheidsregelgeving? Is dat niet ook de reden waarom tussen een groot aantal staten ICAO Annex 13, recent met amendement 11, tot stand is gekomen? Welke positie nemen andere EU-landen in die partij zijn bij ICAO Annex 13?

De leden van de fractie van de **PvdA** sloten zich bij deze opmerkingen en vragen aan en uiten overigens hun teleurstelling over beantwoording van door hen in het voorlopig verslag gestelde vragen.

De voorzitter van de commissie,
Van der Lans

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen