

Vergaderjaar 2014–2015

**34 084**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van Verordening (EU) nr. 390/2013 en Verordening (EU) nr. 391/2013 inzake heffingen en prestaties in het kader van luchtvaartnavigatiediensten alsmede Verordening (EU) nr. 996/2010 inzake noodplanverplichtingen in het kader van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Algemeen deel**

Het onderhavige voorstel van wet heeft betrekking op de implementatie van een aantal Europese verordeningen. Ten eerste regelt het wetsvoorstel de uitvoering van twee Commissie verordeningen op het gebied van luchtvaartnavigatie. Het gaat om Verordening (EU) nr. 391/2013 inzake een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (Pb L128) (hierna de vergoedingenverordening) en Verordening (EU) nr. 390/2013 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties (Pb L128) (hierna de prestatieverordening). De verordeningen maken deel uit van het pakket van Single European Sky verordeningen waarmee het gemeenschappelijk Europees luchtruim geregeld wordt. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt de uitvoering van een onderdeel van de Verordening (EU) nr. 996/2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (Pb L295)(hierna de onderzoeksverordening) nader in te vullen.

#### **1. Luchtvaartnavigatieverordeningen**

Op 9 mei 2013 zijn de nieuwe vergoedingenverordening en de prestatieverordening gepubliceerd. De verordeningen vervangen eerdere verordeningen op het gebied van luchtvaartnavigatieheffingen en prestatieregelingen. De oorspronkelijke vergoedingenverordening werd eerder vanaf 2006 gefaseerd ingevoerd in het Nederlandse wetgevingsstelsel. Deze verordening bevat de grondslagen voor het communautair heffingenregime dat binnen de EU voor luchtvaartnavigatiediensten geldt. Het gaat hierbij met name om vergoedingen voor verleende luchtverkeersleidingdiensten en meteorologische dienstverlening aan luchtruimgebruikers. Vervanging van de verordening was nodig teneinde het communautair heffingensysteem te optimaliseren. Zo moet de verordening onder andere bijdragen aan de verbetering van de kosten- en operationele efficiëntie van luchtvaartnavigatiediensten. Voorts is de verordening gericht op de bevordering van een optimaal gebruik van het

luchtruim. Daartoe worden lidstaten bijvoorbeeld verplicht om een verbetering van operationele prestaties op het gebied van capaciteit, met name het verminderen van vertragingen, financieel te stimuleren. Voorts is in de regeling de mogelijkheid opgenomen om heffingen te moduleren om congestie van het netwerk in een bepaald gebied of op een specifieke route op specifieke tijdstippen te vermijden of te verminderen.

De nieuwe prestatieverordening richt zich op de verbetering van de prestaties van de luchtverkeersdienstverleners. Op lange termijn wordt met het Single European Sky project (SES) beoogd de capaciteit van het luchtruim te verdrievoudigen, de veiligheid met een factor 10 te verbeteren, het milieueffect per vlucht met 10% te verminderen en de luchtverkeersleidingkosten met 50% te verminderen teneinde de op lange termijn te verwachte verdubbeling van het verkeer te accommoderen. Tussen vergoedingsverordening en de prestatieverordening bestaat een nauw verband. Niet alleen heeft de prestatieverordening onder meer betrekking op de efficiëntie van de kosten, zoals deze worden geregeld in de vergoedingsverordening. Ook bevat de prestatieverordening uitgangspunten voor de hiervoor bedoelde financiële stimuleringsregelingen, die nader zijn vormgegeven in de vergoedingsverordening. In dit verband kunnen onder meer worden genoemd verplichte financiële stimuleringsregelingen ter bevordering van kostenefficiëntie (verkeersvolumerisico en kostenrisico) en capaciteit en een vrijwillige financiële stimuleringsregeling ter bevordering van de duurzaamheid van het luchtverkeer.

Hoewel beide verordeningen rechtstreeks doorwerken in de Nederlandse rechtsorde vergt de uitvoering aanpassing van de nationale regelgeving. In dezelfde zin is de Wet luchtvaart in 2010 gewijzigd ter uitvoering van de voorganger van de vergoedingsverordening, Verordening (EU) nr. 1794/2006 (Pb L341). De daarbij opgenomen aanpassingen behoeven gelet op de nieuwe EU regelgeving wijzigingen. De wijzigingen variëren van terminologische aanpassingen, grondslagen voor nadere invulling van procedurele verplichtingen, tot vastlegging van handhavingsgrondslagen.

Onderdelen van de prestatieverordening en de vergoedingsverordening zijn reeds per 29 mei 2013 in werking getreden met het oog op de voorbereiding van de tweede referentieperiode van prestatiesturing, die zal lopen van 2015 tot en met 2019.

## **2. Onderzoeksverordening**

In 2010 is de verordening inzake onderzoek naar ongevallen en ernstige incidenten in werking getreden. De verordening regelt grotendeels het onderzoek naar dergelijke voorvallen teneinde door de analyse daarvan de veiligheid in de burgerluchtvaart te verbeteren. Voorschriften daaromtrent zijn onder meer ter nadere uitvoering van de verordening en ter implementatie van Bijlage 13 bij het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale Burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) opgenomen in de rijkswet Onderzoeksraad voor de veiligheid. De verordening bepaalt tevens dat lidstaten en luchtvaartmaatschappijen voorzieningen moeten treffen voor het vastleggen van noodplannen in geval van ongevallen en ernstige incidenten. Daarbij moeten de lidstaten toezicht houden op de uitvoering van deze verplichting door de luchtvaartmaatschappijen. In Nederland is de wettelijke grondslag voor het hebben van een door de overheid vast te stellen noodplan reeds vastgelegd in de bestaande noodwetgeving. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is momenteel bezig met de invulling van het noodplan voor de luchtvaart. Het toezicht op de uitvoering van de noodplanverplichting door de luchtvaartmaatschappijen moet wettelijk echter nog geborgd worden. Dat gebeurt in het onderhavige wetsvoorstel. In dat

kader wordt in Hoofdstuk van 11 van de Wet luchtvaart een bestuursdwang bevoegdheid en de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete opgenomen met betrekking tot het vaststellen van noodplannen door de luchtvaartmaatschappijen.

### **3. Administratieve lasten en financiële gevolgen voor het bedrijfsleven**

Het onderhavige wetsvoorstel leidt, noch voor de luchtvaartnavigatieverordeningen, noch voor de onderzoeksverordening tot een verandering in de administratieve lasten voor burgers of het bedrijfsleven. Aan de voorschriften tot uitvoering van de verordeningen zijn namelijk geen informatieverplichtingen verbonden. Voor wat betreft de luchtvaartverordeningen gaat het zoals hiervoor aangegeven om terminologische aanpassingen, grondslagen voor nadere invulling van procedurele verplichtingen en vastlegging van handhavinggrondslagen. Ook de sanctiebepalingen ter handhaving van de noodplanverplichting uit de onderzoeksverordening leidt niet tot informatieverplichtingen. De overige verplichtingen die op grond van de verordeningen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten of luchtvaartmaatschappijen gelden volgen niet uit dit wetsvoorstel, maar vloeien rechtstreeks voort uit de verordeningen.

### **4. Vaste verandermomenten**

Het onderhavige voorstel van wet voorziet in de implementatie van Europese regelgeving en valt onder de uitzonderingsgronden als bedoeld in het systeem van vaste verandermomenten.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1*

##### Onderdeel A (artikel 1.1)

In dit artikel wordt de definitieomschrijving van de vergoedingenverordening aangepast. Daarnaast worden ook voor de prestatieverordening en de onderzoeksverordening definitiebepalingen opgenomen.

##### Onderdeel B (artikel 5.20)

In de nieuwe vergoedingenverordening is de procedure tot vaststelling van de heffingen voor «en route» luchtvaartnavigatie en plaatselijke luchtvaartnavigatie aangepast. In het vaststellingsproces waarin de lidstaten, Eurocontrol en overige luchtvaartnavigatieverleners een rol spelen heeft ook de Europese Commissie een expliciete taak gekregen. Artikel 5.20 van de Wet luchtvaart wordt naar aanleiding van deze wijzigingen aangepast.

De wijziging betreft met name artikel 17 van de verordening, dat betrekking heeft op het goedkeurings- en vaststellingsproces van de tarieven in het eerstvolgende kalenderjaar. Daarbij behouden zowel Onze Minister van Infrastructuur en Milieu als Eurocontrol hun formele bevoegdheid tot vaststelling van het tarief zoals thans in artikel 5.20, tweede, respectievelijk derde lid, van de wet opgenomen.

Waar thans de goedkeurings- en vaststellingsprocedures verschillen, naar gelang het «en route»- eenheidstarief of het terminal eenheidstarief betreft, worden deze procedures in de nieuwe vergoedingenverordening in internationaal verband gelijkgeschakeld. Voorts krijgt de Europese

Commissie een aanzienlijk grotere rol in de goedkeuringsprocedure van beide tarieven.

Ten aanzien van de procedure ter vaststelling van de tarieven wordt het volgende opgemerkt. Tussen de vergoedingsverordening en de gelijktijdig daarmee gepubliceerde prestatieverordening bestaat, zoals hiervoor reeds aangegeven, een nauw verband. Lidstaten zijn verplicht om prestatieplannen op te stellen voor een periode van vijf jaar. In die plannen beschrijven zij of en op welke wijze zij de door de Europese Commissie geformuleerde prestatiedoelen op het gebied van veiligheid, duurzaamheid, capaciteit en kostenefficiëntie zullen realiseren. Specifiek ter zake van de te bereiken kostenefficiëntie nemen de lidstaten en de luchtverkeersdienstverleners hun verwachte kosten en verkeersvolumes in die periode van vijf jaar op in dat plan. Die kosten en verkeersvolumes worden gefixeerd op het in het prestatieplan opgegeven niveau gedurende de looptijd van het prestatieplan. De tarieven kunnen in die periode uitsluitend wijzigen als gevolg van de doorberekening van de effecten van bepaalde ontwikkelingen. Dit betreft bijvoorbeeld afwijkingen tussen de werkelijke en geprognosticeerde verkeersomvang. De financiële effecten van deze verschillen worden verdeeld tussen de dienstverleners en de luchtruimgebruikers. In principe komen verschillen tussen de verwachte en de daadwerkelijke kosten voor rekening en risico van de luchtverkeersdienstverleners. Slechts bepaalde uitzonderingen mogen worden doorberekend aan de gebruikers. Het betreft afwijkingen in de kosten, die niet voorzienbaar waren en buiten de beheersbaarheid van de luchtverkeersdienstverleners vallen, zoals bij voorbeeld wijzigingen van pensioenpremies, sociale premies en belastingmaatregelen. De doorberekening van optredende verschillen in verkeersvolume en kosten geschiedt aan de hand van bepaalde rekenregels in de verordening en kent een hoog technisch karakter. Dit laat de luchtverkeersdienstverleners slechts een beperkte vrijheid bij de doorberekening van die verschillen.

Ingevolge artikel 17 moeten de lidstaten per 1 juni van enig jaar de kostengegevens en een voorstel voor het tarief in het eerstvolgende kalenderjaar aan de Europese Commissie aanleveren. De Commissie beoordeelt de juistheid van de ingediende gegevens op basis van een vergelijking tussen de verschillen in kosten, inflatie en verkeersontwikkeling in het meest recent afgesloten kalenderjaar en de betreffende gegevens die voor dat jaar in het door de betreffende lidstaat of gemeenschappelijk luchtruimblok ingeleverde en door de Commissie goedgekeurde prestatieplan zijn opgenomen. Voorts beoordeelt de Commissie of de verwerking van de opgetreden verschillen in de kosten en het tarief conform de vergoedingsverordening plaats heeft. De Commissie bericht de betreffende lidstaat of de gegevens en de verwerking daarvan al dan niet conform de regels zijn geschied. Pas indien dat het geval is, krijgt de betreffende lidstaat van de Commissie bericht dat het door de betreffende lidstaat voorgestelde tarief conform de geldende regelgeving is.

Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten om de juistheid en de juiste verwerking van de per 1 juni van enig jaar bij de Commissie en Eurocontrol aan te leveren gegevens over de kosten en tarieven zeker te stellen. Om die reden wordt in het tweede en derde lid van artikel 5.20 de verplichting ingevoerd voor de verleners van luchtvaartnavigatiedienstverleners om per 15 mei van enig jaar de doorwerking van de ontwikkelingen in het direct voorafgaande kalenderjaar op de kosten en het tarief in het daaropvolgende kalenderjaar conform de geldende rapportageformats aan te leveren.

De wijziging van artikel 5.20 van de wet betreft ook artikel 15 van de vergoedingenverordening waarin de lidstaten worden verplicht om verbeteringen van operationele prestaties op het gebied van capaciteit, met name het verminderen van vertragingen, financieel te stimuleren. De Wet luchtvaart bevatte in artikel 5.20, negende lid, al een optionele mogelijkheid tot het vaststellen van stimuleringsvoorschriften bij ministeriele regeling. Die mogelijkheid wordt overeenkomstig de verordening omgezet in een verplichting.

#### Onderdeel C (artikel 5.21)

De vergoedingenverordening bood de lidstaten reeds de mogelijkheid luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens met een aantal vluchten onder een bepaald aantal luchtvervoersbewegingen aan een afwijkend regiem te onderwerpen. In Nederland wordt van deze bepaling reeds gebruik gemaakt. In de nieuwe verordening is het maximale aantal luchtvervoersbewegingen aangepast. In artikel 5.21 wordt deze wijziging meegenomen.

#### Onderdeel D

Het wetsvoorstel voorziet in een aanpassing van artikel 11.1 van de Wet luchtvaart. Op grond van dit artikel kan de Minister ambtenaren aanwijzen die belast zijn met het toezicht op de naleving van wettelijke voorschriften waaronder verordeningen. Volledigheidshalve is in het tweede lid van artikel 11.1 een verwijzing opgenomen naar diverse verordeningen uit artikel 11.15 ten aanzien waarvan de Minister handhavingbevoegd is.

#### Onderdeel E (artikel 11.15)

Met deze bepaling worden de prestatieverordening en een deel van de onderzoeksverordening toegevoegd aan het rijtje verordeningen dat op grond van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart door middel van bestuursdwang kan worden gehandhaafd.

Daarmee wordt ten aanzien van deze verordeningen een voorziening opgenomen voor het handhaven daarvan door middel van bestuursdwang.

Deze herstelsanctie kan luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld worden opgelegd voor het niet hebben van een adequaat noodplan. Daarmee kan verzekerd worden dat het betrokken bedrijf alsnog daarin voorziet.

#### Onderdeel F (artikel 11.16)

Op grond van deze wijziging van artikel 11.16 kan de verplichting van luchtvaartmaatschappijen tot het treffen van noodplannen ook door middel van de bestuurlijke boete worden gehandhaafd. Het gaat hier om een punitieve sanctie die erop gericht is overtreders met een onvoorwaardelijke geldstraf af te schrikken. Deze sanctie leent zich daardoor goed voor toepassing als zogenaamde lik-op-stuk sanctie. Het te handhaven voorschrift ziet met name op de bescherming van de belangen van passagiers die gebaat zijn bij de beschikbaarheid van een adequaat noodplan. Ter bescherming van die belangen kan deze sanctie bijvoorbeeld ingezet worden wanneer een snelle, sanctionerende reactie gewenst is tegen ernstige overtreders die het noodplan niet naleven.

De bestuurlijke boete kan overigens in de plaats van, maar ook in combinatie met bestuursdwang of last onder dwangsom worden opgelegd bij een overtreding van een wettelijk voorschrift.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

## Transponeringstabel

Verordening (EU) nr. 390/2013 (prestatieverordening)

Artikel 1 (onderwerp en toepassingsgebied)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 2 (definities)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 3 (prestatie beoordelingsorgaan)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 4 (nationaal toezichthoudende autoriteiten)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 5 (functionele luchtruimblokken)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 6 (Netwerkbeheerder)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 7 (coördinatie met EASA)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 8 (duur van referentie perioden)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 9 (prestatie kerngebieden en prestatie-kernindicatoren)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 10 (EU-wijde prestatiedoelstellingen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 11 (opstellen van prestatieplannen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 12 (stimuleringsregelingen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 13 (initiële vaststelling prestatieplannen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 14 (beoordeling en herziening prestatieplannen en doelstellingen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 15 (beoordeling herziene prestatieplannen en doelstellingen en vaststelling corrigerende maatregelen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 16 (prestatieplannen of corrigerende maatregelen na referentie Periode)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 17 (herziening doelstellingen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 18 (permanent toezicht en rapportering)	Artikelen 11.1, tweede lid en 11.15, onderdeel b, subonderdeel 100, Wet luchtvaart
Artikel 19 (waarschuwingmechanismen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 20 (facilitering en toezicht op naleving)	Artikelen 11.1, tweede lid en 11.15, onderdeel b, subonderdeel 100, Wet luchtvaart
Artikel 21 (verzameling en validering gegevens prestatiebeoordeling)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 22 (verspreiding van informatie)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 23 (afwijkingen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 24 (beroep)	Algemene wet bestuursrecht
Artikel 25 (beoordeling van de regeling)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 26 (wijziging Verordening (EU) 677/2011)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 27 (inwerkingtreding)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 28 (intrekking)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

Verordening (EU) nr. 391/2013 (vergoedingsverordening)

Artikel 1, eerste tot en met vierde lid	Behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 1 (onderwerp en toepassingsgebied), vijfde lid	Artikel 5.21, eerste lid, Wet luchtvaart en Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten
Artikel 2 (definities)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 3 (plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten, CNS, MET en AIS diensten onderhevig aan marktomstandigheden)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 4 (beginselen gemeenschappelijk heffingenstelsel)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 5 (vaststelling van heffingszones)	Artikel 5.20, zesde lid, Wet luchtvaart
Artikel 6 (in aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 7 (kostenberekening)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 8 (verdeling kosten)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 9 (transparantie kosten en heffingenmechanismen)	Artikel 5.20, elfde lid, Wet luchtvaart, artikel 5.36 Wet luchtvaart, artikel 8 Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
Artikel 10 (vrijstelling luchtvaartnavigatieheffingen)	Artikel 5.20, achtste lid, Wet luchtvaart artikel 5 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010
Artikel 11 (berekening en-routeheffingen)	Artikel 5.20, tweede lid, Wet luchtvaart
Artikel 12 (berekening plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen)	Artikel 5.20, derde lid, Wet luchtvaart
Artikel 13 (verkeersrisicospreiding)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 14 (kostenspreiding)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

---

Verordening (EU) nr. 391/2013 (vergoedingsverordening)

---

Artikel 15 (stimuleringsregelingen voor verleners luchtvaartnavigatiediensten)	Artikel 5.20, negende lid, Wet luchtvaart
Artikel 16 (modulering van luchtvaartnavigatieheffingen)	Artikel 5.20, twaalfde lid, Wet luchtvaart
Artikel 17 (vaststelling van eenheidstarieven voor heffingszones)	Artikel 5.20, tweede en derde lid, Wet luchtvaart en artikelen 3 en 6 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatieheffingen
Artikel 18, eerste en tweede lid (inning van heffingen)	Artikel 5.20, vierde en vijfde lid, Wet luchtvaart en artikel 4 Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatieheffingen
Artikel 18, derde lid (handhaving m.b.t. inning heffingen)	Artikel 11.16a Wet luchtvaart
Artikel 19 (beroep)	Algemene wet bestuursrecht
Artikel 20 (facilitering en toezicht op naleving)	Artikelen 11.1, tweede lid en 11.15, onderdeel b, subonderdeel 80, Wet luchtvaart
Artikel 21 (Evaluatie)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 22 (inwerkingtreding en toepassing)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 23 (intrekking Verordening (EG) nr. 1794/2006)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

---

Verordening (EU) nr. 996/2010 (onderzoeksverordening)

---

Artikel 1, (onderwerp)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 2, (definities)	Artikel 1 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en artikel 1 Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 3 (toepassingsgebied)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 4 (instantie voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart)	Artikelen 2 en 5a tot en met 21 en 25 tot en met 27 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 5, eerste tot en met derde lid en vijfde lid (onderzoeksverplichting)	Artikel 5 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en artikel 3 Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 5, vierde lid	Artikel 4, eerste lid, onderdelen a en e, tweede lid, a en c, derde lid, rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 6 (samenwerking tussen veiligheidsonderzoeksinstanties)	Artikel 47 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 7 (Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 8 (Deelname van EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten aan veiligheidsonderzoeken)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 9 (Meldingsplicht voor ongevallen en ernstige incidenten)	Artikelen 28 en 29 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 10 (Deelname van de lidstaten aan veiligheidsonderzoeken)	Artikelen 77 en 78 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en artikelen 14 tot en met 23 Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 11 (Status van onderzoekers)	Artikelen 32 tot en met 40 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 12 (Coördinatie van onderzoeken)	Artikelen 67 en 68 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 13 (Bewaring van bewijsmateriaal)	Artikelen 30 en 31 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 14 (Bescherming van gevoelige veiligheidsinformatie)	Artikelen 69 en 70 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 15 (Mededeling van informatie)	Artikel 72 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 16 (Onderzoeksverslag)	Artikelen 55 tot en met 60 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 17 (Veiligheidsaanbevelingen)	Artikelen 61 tot en met 63 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 18 (Follow-up van veiligheidsaanbevelingen en databank van veiligheidsaanbevelingen)	Artikelen 73 tot en met 76 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 19 (Meldingen van voorvallen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 20 (Informatie over personen en gevaarlijke goederen aan boord)	Wet veiligheidsregio's, Artikel 4, tweede lid, Besluit informatie inzake rampen en crises, Artikel 6.61a Wet luchtvaart

---



Artikel 21 (Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden)	Wet veiligheidsregio's, feitelijke uitvoering rijksoverheid
Artikel 22 (Toegang tot documenten en bescherming van persoonsgegevens)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 23 (Sancties)	Artikelen 11.1, tweede lid en 11.15, eerste lid, onderdeel b, sub-onderdeel 110, Artikel 11.16, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel 40 Wet luchtvaart; Artikelen 81 en 82 rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 24 (Wijziging van de verordening)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 25 (Intrekkingen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 26 (Inwerkingtreding)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

---