

De vertaling van deze pagina is automatisch geproduceerd met behulp van machinevertaling [\[Link\]](#). Machinevertalingen kunnen fouten bevatten die de duidelijkheid en nauwkeurigheid van de informatie kunnen schaden; de Ombudsman kan niet aansprakelijk worden gehouden voor eventuele afwijkingen. Voor de grootste mate van betrouwbaarheid en rechtszekerheid wordt verwezen naar de bronversie in het Engels (klik op de link hierboven). Meer informatie vindt u in ons [taal- en vertaalbeleid](#) [\[Link\]](#).

Besluit in zaak 726/2012/FOR - Toegang tot de notulen van vergaderingen van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Besluiten

Zaak 726/2012/FOR - Geopend op 22/05/2012 - Aanbeveling omtrent 17/12/2013 - Besluit over 06/08/2014 - Betrokken instelling Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (Ontwerpaanbeveling aanvaard door de instelling) |

De zaak betrof het verzuim van het EASA om belanghebbenden een kopie te verstrekken van de notulen van een vergadering van de Adviesgroep van nationale autoriteiten van het EASA tijdens welke wijzigingen in vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor commercieel luchtvervoer waren besproken.

De Ombudsman onderzocht de kwestie en stelde vast dat het EASA de toegang tot de notulen onterecht weigerde. De Ombudsman stelde daarom een ontwerpaanbeveling op dat de notulen moesten worden vrijgegeven. Het EASA stemde ermee in de notulen vrij te geven en beloofde ervoor te zorgen dat soortgelijke notulen ook in de toekomst worden vrijgegeven.

De Ombudsman concludeerde daarom dat het EASA de ontwerpaanbeveling had aanvaard en sloot het onderzoek af.

De achtergrond van de klacht

1. De door Ryanair ingediende klacht betreft de vermeende niet-transparante wijze waarop het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) het EASA-advies van 28 september 2012 over de wijziging van de beperkingen inzake vlieg- en diensttijden en rusttijden voor commercieel luchtvervoer [1] heeft vastgesteld. Dat advies van het EASA is door de Europese Commissie gebruikt in het kader van haar beraadslagingen die hebben geleid tot een



voorstel voor een verordening tot wijziging van de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rusttijden voor commercieel luchtvervoer.

2. Het EASA-advies is afgerond na een openbare raadpleging, in het kader waarvan het EASA een groep belanghebbenden heeft opgericht. Ryanair was, samen met andere luchtvaartmaatschappijen, lid van deze stakeholdergroep. Als algemene regel heeft het EASA de groep belanghebbenden op de hoogte gehouden van zijn werkzaamheden, bijvoorbeeld door de stakeholdergroep kopieën van de notulen van de vergaderingen van de EASA-adviesgroep van nationale autoriteiten te verstrekken. Volgens klager werd echter een belangrijke vergadering van die adviesgroep op 26 oktober 2011 niet in de notulen opgenomen. De groep belanghebbenden is derhalve niet op de hoogte gebracht van de kwesties die tijdens die vergadering van de adviesgroep zijn besproken. Klager voerde aan dat de tijdens de vergadering van oktober 2011 besproken kwesties bepalend waren voor de inhoud van het daaropvolgende EASA-advies. Klager voerde derhalve aan dat, aangezien het proces dat tot het EASA-advies heeft geleid, transparanter had moeten zijn, dat proces geen legitimiteit had.

3. Na een reeks contacten met het EASA wendde klager zich tot de Europese Ombudsman.

Het onderzoek

4. Klager beweerde dat het regelgevingsproces van het EASA om de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustvereisten voor commercieel luchtvervoer te actualiseren, niet transparant was.

5. Klager voerde aan dat het EASA zijn Comment Response Document, zoals gepubliceerd in januari 2012, moet intrekken en, na een evaluatie van de relevante regels op basis van wetenschappelijk en medisch bewijsmateriaal, een herzien reactiedocument moet indienen, indien van toepassing, bij de Europese Commissie.

6. In de loop van het onderzoek ontving de Ombudsman het advies van het EASA over de klacht en vervolgens de opmerkingen van klager naar aanleiding van het advies van het EASA. Haar diensten hebben ook het dossier van het EASA met betrekking tot de onderhavige zaak geïnspecteerd. Bij de uitvoering van het onderzoek heeft de Ombudsman rekening gehouden met de argumenten en adviezen van de partijen.

Beschuldiging van gebrek aan transparantie

Aan de Ombudsman voorgelegde argumenten

7. De eerste argumenten die het EASA en de klager aan de Ombudsman hebben voorgelegd, zijn uiteengezet in de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman van 17 december 2013. [2]



Beoordeling van de Ombudsman die tot een ontwerpaanbeveling heeft geleid

8. Samengevat was de Ombudsman van oordeel dat het algemeen belang het best gediend is door zoveel mogelijk informatie over de regelgevingsprocessen van het EASA openbaar te maken. Zij benadrukte dat een dergelijke openheid burgers in staat stelt alle relevante informatie te onderzoeken die wordt gebruikt bij de formulering van toekomstige wetgevingshandelingen. De burgers krijgen aldus de kennis en het begrip die nodig zijn om bij te dragen aan een geïnformeerd openbaar debat over de verschillende overwegingen die aan de nieuwe wetgeving ten grondslag liggen. Dit leidt tot betere wetgevingsresultaten. Het versterkt ook de democratische legitimiteit van de wetgeving.

9. De Ombudsman merkte op dat het EASA het ermee eens is dat het EASA transparant moet handelen. De Ombudsman prijst het EASA voor het volgen van deze algemene oriëntatie. Zij merkte echter op dat met dit onderzoek werd beoogd vast te stellen of deze hoge normen in de onderhavige zaak werden gehandhaafd. Zij constateerde dat er geen officiële notulen van de vergadering van de adviesgroep van 26 oktober 2011 zijn opgesteld. Zij merkt echter ook op dat het EASA-personeel dat op de vergadering aanwezig is, tijdens de vergadering gedetailleerde persoonlijke notulen heeft gemaakt. Deze zijn op 27 oktober 2011 gebruikt om een geconsolideerde samenvatting van de vergadering op te stellen. Deze samenvatting was nog niet vrijgegeven door het EASA. De Ombudsman heeft aldus de volgende ontwerpaanbeveling uitgebracht.

Het EASA moet de geconsolideerde samenvatting van de vergadering van de adviesgroep van nationale autoriteiten openbaar maken.

Het EASA moet, teneinde belanghebbenden bij te staan om zijn besluitvormingsproces ten volle te begrijpen en eraan deel te nemen, in de toekomst officiële notulen van vergaderingen opstellen, zoals de in deze zaak aan de orde zijnde vergadering .

Argumenten die na de ontwerpaanbeveling aan de Ombudsman zijn voorgelegd

10. Het EASA verklaart de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman te aanvaarden. In dit verband spreekt het EASA ook zijn tevredenheid uit over het feit dat de Ombudsman heeft erkend dat het EASA groot belang hecht aan transparantie en de inbreng van belanghebbenden uit het maatschappelijk middenveld in zijn regelgevingsproces. Het feit dat de Ombudsman het EASA prijst voor zijn betrokkenheid en openheid in zijn regelgevingsproces, is een extra stimulans voor het EASA om de hoogste normen bij de uitvoering van zijn werkzaamheden te handhaven.

11. Het EASA benadrukte ook dat de vergadering van 26 oktober 2011 op verzoek van de lidstaten niet in officiële notulen is opgenomen, zodat de vertegenwoordigers van de staten een



open discussie over gevoelige kwesties kunnen voeren en op constructieve wijze vooruitgang kunnen boeken. Het EASA benadrukt ook dat er tijdens deze vergadering geen akkoorden of besluiten zijn bereikt. Het EASA begrijpt echter dat het niet vrijgeven van een rekening van de klager ertoe heeft geleid dat de klager in dit specifieke geval minder vertrouwen heeft gehad in het regelgevingsproces. Dit is natuurlijk jammer, want het EASA hecht veel waarde aan transparantie en openheid in het regelgevingsproces. Tegelijkertijd wil het EASA herhalen dat deze specifieke bijeenkomst slechts een onderdeel was van een veel groter proces bij de ontwikkeling van de regels in vragen, waarbij belanghebbenden — waaronder de klager — voortdurend en volledig betrokken waren.

12. Het EASA verklaart dat het de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman ten uitvoer heeft gelegd door de geconsolideerde samenvatting van de door EASA-deskundigen opgestelde en tijdens het inspectiebezoek van de Ombudsman ingediende geconsolideerde samenvatting openbaar te maken. Dit is gedaan door de geconsolideerde samenvatting toe te voegen aan de andere documenten met betrekking tot vergaderingen op de openbare website van het EASA, met vermelding dat het document is opgesteld naar aanleiding van de vergadering op 26 oktober 2011.

13. Met betrekking tot het tweede deel van de aanbeveling van de Ombudsman — met betrekking tot de publicatie, in de toekomst, van officiële notulen van **EASA-adviesorganen — heeft het EASA** nogmaals benadrukt dat transparantie en openheid kernbeginselen zijn die van toepassing zijn op de uitvoering van zijn werkzaamheden als geheel, en in het bijzonder op het regelgevingsproces. Bijgevolg onderschrijft het EASA volledig de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman om ervoor te zorgen dat in de toekomst officiële notulen van vergaderingen van EASA-adviesgroepen worden opgesteld volgens zijn eigen regelgevingsprocedure en openbaar worden gemaakt.

14. Om het tweede deel van de aanbeveling uit te voeren, zal het EASA de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman en het advies van het EASA in reactie op alle betrokken personeelsleden verspreiden om ervoor te zorgen dat de vergaderingen van EASA-adviesorganen in de toekomst worden opgenomen in officiële notulen, zoals vereist in de desbetreffende regels en procedures.

15. Klager, Ryanair, verklaart in antwoord op het advies van het EASA waarin de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman wordt aanvaard, dat de zelfbevredigde bewering van het EASA dat „*de Ombudsman heeft erkend dat het Agentschap groot belang hecht aan transparantie*” rechtstreeks in tegenspraak is met de bevestiging van de Ombudsman dat het EASA-proces inzake vliegtijdbeperkingen werd gekenmerkt door „wanbeheer”. Evenzo is de bewering van het EASA dat het „*de hoogste normen bij de uitvoering van zijn werkzaamheden zal blijven handhaven*” tegen de bevinding van de Europese Rekenkamer dat het EASA „*geen adequaat beheer van de belangenconflictensituaties*” heeft en dat het EASA „*geen specifiek beleid en procedures inzake belangenconflicten*” heeft”. In het licht van het alarmerende gebrek aan transparantie van het EASA is het van belang dat de Ombudsman verklaringen als „*De Ombudsman prijst het EASA ten zeerste voor [zijn] algemene benadering [van transparantie]*”, die in de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman waren opgenomen.



16. Klager dringt erop aan dat het EASA niet heeft gereageerd op de bevinding van de Ombudsman dat „ *niets erop wijst dat de lidstaten besloten geen notulen van de vergadering te hebben* ” en „ *twee nationale autoriteiten hebben zelfs om kopieën van de notulen van de vergadering verzocht* ”. In plaats daarvan handhaaft het EASA zijn weerlegde bewering dat tijdens de AGNA-vergadering „ *op verzoek van de lidstaten* ” geen officiële notulen zijn opgesteld.

17. Klager betwist het argument van het EASA dat „ *op deze [onverwachte] vergadering geen akkoorden of besluiten zijn bereikt* ”. Zij stelt bijvoorbeeld dat de voortschrijdende maximumbelasting van 110 uur voor 14 dagen, die in het definitieve voorstel van het EASA was opgenomen, rechtstreeks afkomstig is van de niet-genoteerde vergadering. De bewering van het EASA is dus onwaar.

18. Klager bevestigde dus dat hij inderdaad het vertrouwen in het EASA heeft verloren na zijn obscure proces, dat werd gekenmerkt door de minachting van het EASA voor belanghebbenden.

19. Ten slotte heeft het EASA weliswaar eindelijk een samenvatting van de niet-genoteerde vergadering gepubliceerd (tweeënhalf jaar na de vergadering en nadat het proces van beperking van de vlucht- en diensttijd was voltooid), maar heeft het Ryanair niet in kennis gesteld van de publicatie. Dit benadrukt verder de ondoorzichtige werking van het EASA.

20. Klager heeft de Ombudsman ten slotte verzocht nota te nemen en de ondoorzichtige acties van het EASA te benadrukken. Voorts moedigen wij de Ombudsman aan om te verwijzen naar het feit dat het EASA geen beroep doet op medisch en wetenschappelijk bewijs, zoals vereist door Verordening 216/2008.

Beoordeling van de Ombudsman

21. De Ombudsman merkt op dat het onderwerp van dit onderzoek was het vermeende gebrek aan transparantie met betrekking tot een specifieke vergadering in het EASA, een vergadering die tot doel had het EASA bij te staan bij het opstellen van een advies over vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustvereisten voor commercieel luchtvervoer. De uitvoerige notulen van die vergadering zijn nu, naar aanleiding van de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman, bekendgemaakt.

22. De Ombudsman is van mening dat het EASA nooit de toegang tot genoemde notulen had moeten onthouden. Dit verzuim van het EASA was bijzonder problematisch, gezien de duidelijke noodzaak om het publiek gerust te stellen dat de verschillende processen waarmee de veiligheid van het luchtvervoer wordt gewaarborgd (zowel wat betreft de regelgevingsprocessen van het EASA als de processen van het EASA voor de toepassing van die regels) zo perfect mogelijk zijn. Door zijn werk zo transparant mogelijk te maken, helpt het EASA het vertrouwen van het publiek in zijn processen op te bouwen. Een passend niveau van



transparantie dient ook om ervoor te zorgen dat geïnformeerde belanghebbenden relevante opmerkingen onder de aandacht van het EASA kunnen brengen, wat zal dienen om de besluitvorming van het EASA verder te verbeteren.

23. De Ombudsman is dan ook ingenomen met het positieve en constructieve antwoord van het EASA op haar ontwerpaanbeveling. Door de geconsolideerde samenvatting van de vergadering in kwestie te publiceren en ermee in te stemmen dat dergelijke vergaderingen in de toekomst worden genoteerd om belanghebbenden en het publiek te informeren over de belangrijke werkzaamheden van het EASA, bevestigt het EASA zijn gehechtheid aan het beginsel van participatieve democratie en betrokkenheid bij belanghebbenden uit het maatschappelijk middenveld. Deze beginselen, in combinatie met het transparantiebeginsel, vormen een hoeksteen van de EU van de burgers. De Ombudsman merkt nogmaals op dat artikel 1 van het Verdrag betreffende de Europese Unie bepaalt dat dit Verdrag een nieuwe fase markeert in het proces van het tot stand brengen van een steeds hechter verbond tussen de volkeren van Europa, waarin besluiten zo open mogelijk en zo dicht mogelijk bij de burger worden genomen. Deze beginselen, die van belang zijn voor alle instellingen, organen en instanties van de EU, zijn van bijzonder belang voor het EASA, aangezien zijn activiteiten rechtstreekse gevolgen hebben voor het leven van de burgers. Burgers moeten erop vertrouwen dat zij, hun familie, hun vrienden en hun collega's veilig zijn als ze vliegen. Rustvereisten voor piloten zijn een belangrijk onderdeel van de veiligheid van het vliegverkeer. In dit verband moeten de burgers erop vertrouwen dat er doeltreffende regels bestaan over hoeveel rustpiloten moeten worden genomen. Een dergelijk vertrouwen kan alleen worden opgebouwd wanneer het proces waarbij dergelijke regels worden vastgesteld, gebaseerd is op openheid en dialoog.

24. In het licht van de instemming van het EASA om de betrokken notulen vrij te geven en zijn instemming om ervoor te zorgen dat het in de toekomst soortgelijke notulen zal uitbrengen, sluit de Ombudsman het onderhavige onderzoek af met de volgende conclusie.

Conclusie

Op basis van het onderzoek naar deze klacht sluit de Ombudsman deze af met de volgende conclusie:

Het EASA heeft ingestemd met de ontwerpaanbeveling van de Ombudsman.

De klager en het EASA zullen van dit besluit in kennis worden gesteld.

Emily O'Reilly

Gedaan te Straatsburg op 6 augustus 2014

[1] Beschikbaar op

<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>



[Link]

[2] De ontwerpaanbeveling van de Ombudsman is beschikbaar op:

<http://www.ombudsman.europa.eu/cases/draftrecommendation.faces/en/52883/html.bookmark>

[Link]