Bilateraal gesprek met Minister Marius Skuodis (Litouwen), 3 juni, Transportraad

Korte toelichting:

- Marius Skuodis (1985) is sinds december 2020 minister voor transport van Litouwen.
- Hij heeft verzocht met u te spreken over het incident met Ryan Air in Wit-Rusland. Eventueel wil hij ook de eCMR/ de Electronic Freight Transport Information (eFTI) verordening met u bespreken.

Achtergrond Ryan Air incident Wit Rusland:

- Op maandag 24 mei jl. roept de Europese Raad de EU-luchtvaartmaatschappijen op om niet over Wit-Rusland te vliegen. Daarnaast wordt de EU-wetgever gevraagd de nodige (uitvoerings)maatregelen te nemen waarmee wordt gewaarborgd dat Wit-Russische luchtvaartmaatschappijen niet door EU-luchtruim kunnen vliegen en zij geen toegang hebben tot de luchthavens in de EU.
- Op dinsdag 25 mei jl. heeft EASA een Safety Information Bulletin (SIB) uitgegeven waarin EU-luchtvaartmaatschappijen wordt geadviseerd het Wit-Russische luchtruim te mijden lopende het internationale onderzoek. Ook worden niet-EU-luchtvaartmaatschappijen die naar, in of vanuit de EU vliegen, opgeroepen het Wit-Russische luchtruim te mijden.
- Op donderdag 27 mei jl. heeft de ICAO Council besloten om het bovengenoemde incident nader te onderzoeken.
- Op 2 juni heeft Nederland, nadat er al gevolg was gegeven aan de eerdere oproep van de Europese Unie, in navolging van de recente Europese Directive, een NOTAM uitgevaardigd waarin het Nederland luchtvaartmaatschappijen wordt aanbevolen om het Wit-Russische luchtruim te vermijden.

Achtergrond eCMR/eFTI:

- Estland heeft een 'position paper' over de eCMR/eFTI gedeeld met de lidstaten. In het paper wordt de Europese Commissie opgeroepen versneld met technische standaarden te komen om gegevens business-to-authorities (B2A) te delen.
- De Esten willen de Europese Commissie verzoeken om, vooruitlopend op de deadlines die in de eFTI Verordening zijn opgenomen, versneld met een set niet-bindende technische standaarden te komen.
- Litouwen ondersteunt de oproep in dit 'position paper'. U wordt geadviseerd dit niet te doen. Dit, ondanks dat we voor versnelling zijn, door onze ervaring met o.a. de implementatie van de Europese Maritiem Single Window Richtlijn. Hier bleek dat het uitwerken van technische specificaties en standaarden de nodige tijd vraagt en zorgvuldig moet gebeuren. Specifiek in Nederland, waar er veel verschillende standaarden bestaan, zowel bij overheden als bij bedrijven. Voortlopend op de bindende standaarden een niet-bindende standaard publiceren kan tot gevolg hebben dat bedrijven onnodig kosten maken.
- Naast de oproep te versnellen roept het paper alle stakeholders op om zich in het algemeen in te zetten voor de ontwikkeling van decentrale, betrouwbare eFTI platforms waarbij

aandacht zou moeten zijn voor o.a. cyber-security. In de praktijk handelt Nederland al naar die oproep. Dit doet Nederland onder andere door, vooruitlopend op de definitieve eFTI specificaties, binnen de Benelux eCMR pilot een data-deel faciliteit te ontwikkelen. Daarin wordt bekeken hoe vracht-informatie tussen inspecties en bedrijven/software leveranciers elektronisch uitgewisseld kunnen worden.

eCMR/ eFTI

Spreeklijn

- 11.1 en 10.2.g

Passief: Ryan Air incident Wit-Rusland

Spreeklijn

- 11.1 en 10.2.g
- n
- n