

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2187

Vragen van het lid **Tang** (PvdA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *defecten bij buitenlandse vliegtuigen*. (Ingezonden 11 maart 2009)

1
Bent u op de hoogte van de berichtgeving waaruit zou blijken dat 80 tot 90% van de technische problemen met vliegtuigen pas worden genoteerd door piloten op de terugvlucht, en zodoende niet tijdig in het logboek terecht komen?¹

2
Bent u bekend met het betreffende onderzoek van Aircraft Engineers International (AEI)? Kunt u dit onderzoek aan de Kamer doen toekomen?

3
Is de conclusie van het AEI juist, dat de oorzaak van het pas op de terugvlucht noteren van problemen zou liggen in financiële motieven, omdat een melding leidt tot daadwerkelijke reparatie en daardoor tot vertraging?

4
Is het waar dat in uw uitleg van Richtlijn 2003/42 de plicht om defecten bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat te melden slechts geldt voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en niet

voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen?

5
Acht u een dergelijke situatie wenselijk, in het licht van het feit dat dit ruimte zou kunnen bieden voor het uitstellen van benodigde reparaties?

6
Is het dan waar dat er geen effectief Nederlands toezicht is op vliegtuigen van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen? Welke conclusie trekt u hieruit?

¹ de Volkskrant, 9 maart 2009: «Piloten TK 1951 wisten niet van defect».

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 2 april 2009)

1
Ja.

2
De organisatie Aircraft Engineers International heeft mij per brief en in gesprekken met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken op de hoogte gesteld van haar bevindingen over het noteren van defecten in vliegtuigen. De rapportage van AEI is vertrouwelijk en niet in mijn bezit. Naar aanleiding van de gesprekken met de AEI heb ik de IVW gevraagd in

2009 een thema-inspectie uit te voeren naar het noteren van defecten.

3
De thema-inspectie die de IVW dit jaar uitvoert, moet bevestigen of de conclusies van de AEI gestaafd kunnen worden. Daarna kan ik pas een uitspraak doen over de mogelijke oorzaken van het probleem van het noteren van defecten.

4
Ja. De richtlijn schrijft voor dat voorvallen moeten worden gemeld waarbij luchtvaartuigen zijn betrokken die in een lidstaat zijn geregistreerd of die worden geëxploiteerd door een in een lidstaat gevestigde onderneming, ook als de voorvallen zich buiten het grondgebied van de Gemeenschap hebben voorgedaan. Elke EU-lidstaat moet de richtlijn doorvoeren op een zelf te bepalen manier. Nederland heeft de richtlijn doorgevoerd via de Wet luchtvaart, het Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart en de Regeling melding voorvallen in de burgerluchtvaart. De (rechts)personen die verplicht moeten melden, zijn opgesomd in artikel 4 van de richtlijn. Dit betreft bijvoorbeeld Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en hun gezagvoerders. Deze meldplichtigen moeten ook voorvallen melden bij IVW die betrekking hebben op niet-Nederlandse

luchtvaartmaatschappijen, waar zij in het kader van de uitoefening van hun functies kennis van krijgen.

5

De plicht om een voorval te melden dan wel de afwezigheid van een dergelijke plicht staat los van de wettelijke plicht van een luchtvaartmaatschappij en gezagvoerder om te allen tijde zorg te dragen voor een veilige vluchtuitvoering. Of (en eventueel hoelang) met bepaalde defecten mag worden (door)gevlogen, is eveneens vastgelegd in luchtvaarttechnische en operationele regelingen.

6

Nee. Krachtens het zogeheten SAFA-programma vindt er binnen Nederland toezicht plaats op het personeel en de luchtvaartuigen van niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. In dit kader wijs ik u op de destijds genomen maatregelen jegens Onur Air en Phuket Air op basis van de bevindingen van de SAFA-inspecteurs. De meldplicht in het kader van de richtlijn draagt in het algemeen bij tot verhoging van de luchtverkeersveiligheid omdat de gemelde, verzamelde en opgeslagen gegevens worden gebruikt voor analyse en trendbewaking. De aldus verkregen data kunnen onder meer worden gebruikt bij de SAFA-inspecties.