

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

### 975

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *mogelijke onveiligheid in de luchtvaart* (ingezonden 7 december 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 januari 2013).

#### Vraag 1

Is het waar dat, in het geval van de vliegramp met Turkish Airlines op 25 februari 2009, er wel meerdere keren een melding is gedaan van een defect, maar er geen reparatie heeft plaatsgevonden van het desbetreffende defect?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Nee. Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid blijkt dat in de periode januari 2008 tot en met februari 2009 zestien keer een defect aan de hoogtemeter bij het betreffende toestel is geconstateerd. In alle gevallen zijn acties ondernomen zoals het opnieuw opstarten van het systeem en het vervangen van de antenne.

#### Vraag 2

Hoe kan het dat een melding van een defect niet automatisch leidt tot een reparatie van dit defect?

#### Antwoord 2

Gemelde defecten worden altijd gerepareerd. Meteen na een vlucht, als de ernst van het defect dat vereist, of tijdens het reguliere onderhoud als er sprake is van minder zware defecten.

#### Vraag 3

Hoe controleert de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op het melden van defecten en op de reparatie daarvan? Gaat het hier om onaangekondigde controles? Hoe hoog is de frequentie van de controles op defectenmelding en hoe groot is de kans (in percentages) voor een luchtvaartmaatschappij om hierop gecontroleerd te worden?

<sup>1</sup> beantwoording van de vragen van het lid Kuiken (PvdA) over mogelijke onveiligheid in de luchtvaart op 6 december 2012

### Antwoord 3

Met een combinatie van objectinspecties en bedrijfsaudits wordt gecontroleerd of luchtvaartbedrijven hun werkzaamheden conform de regelgeving uitvoeren (systeemtoezicht). De inspectie controleert steekproefsgewijs middels objectinspecties of vliegtuigen luchtwaardig zijn. Objectinspecties worden uitgevoerd in het kader van SANA-SAFA inspecties en met vluchtinspecties. Tijdens SANA-inspecties (Safety Assessment of National Aircraft) en SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft) wordt onder andere gekeken naar defecten aan vliegtuigen en of deze in de technische logboeken zijn genoteerd. De ILT voert ongeveer 20 SANA-inspecties per jaar uit (binnenlandse vliegtuigmaatschappijen) en 350 SAFA-inspecties (buitenlandse vliegtuigmaatschappijen). Internationaal vinden er meer dan 10.000 SAFA-inspecties per jaar plaats. Deze zijn onaangekondigd en vinden bij iedere luchtvaartmaatschappij plaats. Tijdens vluchtinspecties wordt gecontroleerd of piloten vóór aanvang van een vlucht de technische defecten in het logboek controleren. Deze vluchtinspecties zijn aangekondigd en worden bijvoorbeeld uitgevoerd als een luchtvaartmaatschappij onder verscherpt toezicht staat. Tijdens bedrijfsaudits wordt gecontroleerd of luchtvaartbedrijven de vliegveiligheid binnen het bedrijf naar behoren bewaken. Onderdeel van de audits is de controle op correcte invulling van de technische logboeken en de adequate oplossing van in de logboeken genoteerde technische defecten. Het vliegtuigonderhoud wordt uitgevoerd door erkende onderhoudsbedrijven. Bij luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsbedrijven vindt jaarlijks een audit plaats.

### Vraag 4

Wat zijn de sancties die de ILT kan opleggen voor het niet melden van defecten dan wel het niet repareren van gemelde defecten? Zijn dit sancties gericht op de luchtvaartmaatschappijen of op personen?

### Antwoord 4

De sancties die de ILT oplegt zijn afhankelijk van de zwaarte van een bevinding. Bij een ernstige bevinding mag niet eerder worden gevlogen voordat de bevinding is opgelost. Sancties zijn verder (gedeeltelijk) schorsen of intrekken van de erkenning, of opleggen van een last onder dwangsom of een boete. De sancties van de ILT voor bevindingen als deze richten zich altijd op maatschappijen.