

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

1078 HERDRUK

Vragen van het lid **De Rouwe** (CDA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de praktijken bij Ryanair* (ingezonden 11 januari 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 januari 2013)

Vraag 1

Bent u bekend met de uitzending van KRO Reporter over de praktijken bij Ryanair?¹ Wat is uw reactie daarop?

Antwoord 1

Ja.

In de luchtvaart wordt zeer gehecht aan een goede veiligheidscultuur. Signalen dat daar problemen mee zijn, worden altijd serieus genomen. Internationaal is vastgelegd dat het land waar de luchtvaartmaatschappij is gecertificeerd eerstverantwoordelijke is voor de controle. In het geval van Ryanair is dat Ierland.

Er is direct contact gezocht met de Ierse autoriteiten over dit onderwerp. Zij hebben het onderzoeksrapport opgestuurd met betrekking tot de gebeurtenissen op 26 juli 2012 opgestuurd. Aansluitend zijn vragen aan de Ierse Luchtvaart Autoriteit gesteld over de heersende veiligheidscultuur.

Vraag 2

Bent u bereid de door u opgevraagde informatie bij de Ierse autoriteiten over Ryanair, met een reactie naar de Kamer te sturen? Zo ja, wanneer kan de Kamer deze reactie en informatie verwachten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ja.

Bijgaand ontvangt u het rapport van de Ierse Luchtvaart Autoriteit over de gebeurtenissen van 26 juli (bijlage)² en de antwoorden ontvangen op de aanvullende vragen die zijn gesteld (bijlage)³.

¹ <http://reporter.kro.nl/seizoenen/2012/afleveringen/28-12-2012>

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Ik deel de conclusies van de Ierse Luchtvaartautoriteit dat de betrokken gezagvoerders met een hoeveelheid brandstof zijn vertrokken die groter was dan de wettelijke vereiste. Met de Ierse Luchtvaart Autoriteit constateer ik dat men in lijn met de Europese regels een Mayday heeft afgegeven. Daarmee krijgt het vliegtuig de benodigde prioriteit in de vluchtafhandeling door de luchtverkeersleiding. Deze procedure is onderdeel van de veiligheidsketen. Tenslotte ben ik van mening dat, zoals gebruikelijk in de luchtvaart, de incidenten goed zijn geëvalueerd en dat er lessen zijn getrokken die in de toekomst kunnen bijdragen aan een nog veiligere luchtvaart. Ik constateer voorts dat door de Ierse Luchtvaart Autoriteit nadrukkelijk toezicht wordt gehouden op de veiligheidscultuur. De Ierse Luchtvaart Autoriteit is van mening dat er sprake is van een open veiligheidscultuur. Ik heb geen reden om te twijfelen aan die conclusies. Van de uitnodiging om een en ander te presenteren zal gebruik worden gemaakt. Mocht dat leiden tot een ander beeld, dan zal ik de Kamer daarover informeren.

Vraag 3

Kunt u aangeven of er onderzoek wordt gedaan naar de bedrijfscultuur bij Ryanair als gevolg waarvan piloten duidelijke druk voelen om met zo min mogelijk brandstof te vliegen? Zo ja, door wie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Zoals uit het antwoord op vraag 2 blijkt, hebben de aanvullende vragen en antwoorden betrekking op de bedrijfscultuur. Conform de regels van de ICAO en EASA is het aan de Luchtvaart Autoriteit van het land dat de vergunning aan de luchtvaartmaatschappij afgeeft, om toezicht uit te oefenen op die maatschappij, ook op de bedrijfscultuur. Het feit dat Ryanair in verschillende landen een basis heeft, doet daar niet aan af.

Vraag 4

Kunt u aangeven op welke manier de wettelijke eisen voor brandstofbeleid door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden gecontroleerd en gehandhaafd? Hoe vaak is er sprake van een overtreding?

Antwoord 4

Alle lidstaten voeren inspecties uit conform het Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA) programma, middels gekwalificeerde SAFA-inspecteurs. Dit gebeurt volgens de in EU-directive 2008–49-EC aangegeven wettelijke kaders/eisen waaraan een luchtvaartuig/luchtvaartmaatschappij moet worden getoetst. Onderdeel van deze inspectie is controle op het voldoen aan de wettelijke eisen betreffende de hoeveelheid mee te nemen brandstof. Voor wat betreft Ryanair wordt er door de ILT niet specifiek gecontroleerd op het brandstofbeleid van deze maatschappij, anders dan tijdens deze SAFA platform inspecties. Het is de taak van de EU-lidstaat waaronder Ryanair een AOC (Air Operator Certificate) voert om het brandstofbeleid te controleren. Handhaving bestaat uit een aantal categorieën waarbij in de zwaarste categorie de verplichting ligt een correctieve actie uit te voeren voor de aanvang van de volgende vlucht. In geval geen medewerking wordt verleend, kan het betreffende luchtvaartuig een startverbod worden opgelegd. Het Nederlandse SAFA-team voerde in 2012 nationaal 370 inspecties uit op diverse bezoekende luchtvaartmaatschappijen. Hiervan waren twee inspecties bij toestellen van Ryan Air. Deze gaven geen aanleiding om het aantal inspecties bij deze maatschappij te intensiveren. Binnen het Europese SAFA programma zijn in 2012 meer dan 10 000 inspecties uitgevoerd. Bij meer dan 90 procent van deze inspecties is ook naar de belading en het brandstofverbruik gekeken. Vanuit EASA is tot op heden geen reden gevonden om de inspecties op Ryan Air te intensiveren.

Vraag 5

Wat zijn de consequenties als een luchtvaartmaatschappij niet aan de brandstofeisen voldoet?

Antwoord 5

Indien bij een luchtvaartuig/luchtvaartmaatschappij wordt geconstateerd dat er niet wordt voldaan aan de verplichte minimale hoeveelheid brandstof, zal de gezagvoerder van de betreffende vlucht een verplichte correctieve actie

worden opgelegd, zoals ook aangegeven in mijn antwoord op vraag 4. Bovendien zal de bevinding worden opgenomen in de EASA SAFA-database. Overtredingen worden tijdens EASA-meetings besproken en EASA kan correctieve acties ten uitvoer brengen onder auspiciën van de Europese Commissie, waaronder verhogen van het inspectie regime op de betreffende luchtvaartmaatschappij. Tevens zal de luchtvaartautoriteit waaronder de betreffende luchtvaartmaatschappij valt, geïnformeerd worden en verzocht worden onderzoek te starten en waar nodig in te grijpen. In het uiterste geval kan een maatschappij op de zwarte lijst terecht komen. Los van bovenstaande kan de Nederlandse ILT ook op eigen initiatief bepaalde acties uitvoeren en in uiterste geval een maatschappij de toegang tot Nederland ontzeggen. ILT heeft dan de verplichting EASA, de EU-lidstaten en de Europese Commissie van dergelijke stappen op de hoogte te brengen.

Vraag 6

Op welke manier vindt er door zowel de luchtvaartmaatschappijen als door de ILT controle plaats op de fitheid van piloten? Wat zijn de gevolgen als een piloot volgens de wettelijke regels niet fit genoeg is om te vliegen?

Antwoord 6

De fitheid van piloten wordt beoordeeld door gekwalificeerde keuringsartsen. Volgens een vaste frequentie (welke in wet- en regelgeving is beschreven) worden piloten gekeurd. Indien er twijfel over de fitheid van een piloot bestaat, kan deze frequentie worden aangepast. ILT heeft een taak bij het beoordelen van de keuringsartsen en bij het beoordelen van de kwaliteit van de keuringen. Daarnaast controleert ILT als onderdeel van de steekproefsgewijze vluchtinspecties de fitheid van piloten.

Luchtvaartmaatschappijen hebben elk een eigen kwaliteitsmanagementsysteem dat ILT door middel van audits controleert. Een van de onderdelen van het kwaliteitssysteem betreft de werk- en rusttijden van piloten. De verantwoordelijkheid voor de fitheid van een piloot ligt bij de piloot zelf. Indien een piloot niet fit genoeg is om te vliegen, zal hij/zij zich ziek moeten melden bij zijn maatschappij. Bij wet is geregeld in welke gevallen dit gevolgen heeft voor de geldigheid van de medische verklaring van de piloot.

Op grond van artikel 2.4 lid 7 Wet luchtvaart is een medische verklaring ongeldig gedurende de periode dat de gezondheidstoestand van de houder zodanig is, dat deze niet meer in staat is de werkzaamheden, waarvoor hem een brevet van bevoegdheid is verleend, te verrichten. Het brevet van een piloot kan geschorst worden wanneer een ernstig vermoeden rijst, dat de houder van het bewijs van bevoegdheid:

- niet over voldoende kennis of bedrevenheid beschikt met betrekking tot dat bewijs van bevoegdheid of die bevoegdverklaring;
- bij het verrichten van de hem toegestane werkzaamheden de veiligheid in gevaar kan brengen;
- niet in het bezit is van een geldige medische verklaring.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.