

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

3006

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de werkdruk en de wurgcontracten van Ryanair-piloten* (ingezonden 22 juli 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 augustus 2013)

Vraag 1 en 2

Wat is uw mening over de wijze waarop Ryanair met haar personeel omgaat en alle risico's zoveel mogelijk bij het personeel neerlegt?¹

Wat is uw mening over de berichten dat het personeel van Ryanair zich niet mag verenigen in een vakbond?

Antwoord 1 en 2

Ik ben niet bekend met alle arbeidsvoorwaarden bij Ryanair. Het kabinet vindt het recht van vakvereniging belangrijk. Dat is ook vastgelegd in Europese en Internationale regelgeving, zoals het «Europese Verdrag van de Rechten van de Mens» (artikel 11) en ILO-verdrag 98. Iedere Europese luchtvaartmaatschappij dient zich te houden aan de relevante wet- en regelgeving. Het is uiteindelijk aan een rechter om te beoordelen of een luchtvaartmaatschappij wel of niet de wet heeft overtreden.

Vraag 3

Deelt u de mening van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) dat het huidige personeelsbeleid bij Ryanair kan leiden tot een groter veiligheidsrisico? Zo ja, hoe gaat u dit risico verkleinen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik heb vertrouwen in de professionaliteit van luchtvaartsector, ook van de piloten die bij Ryanair werkzaam zijn. Deze professionaliteit laat het hen niet toe om te vliegen wanneer zij zichzelf niet «fit for duty» achten, vanuit welke oorzaak dan ook. Dit is vastgelegd in de Europese regelgeving voor luchtvaartmaatschappijen waarin ook de verantwoordelijkheden voor de bemanning is vastgelegd (nu EU 8–2008 paragraaf OPS.1.085(d), straks EU 965/2012 paragraaf CAT.GEN.MPA.100(c)). Voorts is de veiligheid bij Ryanair primair

¹ BNR, http://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/560705-1307/kamervragen-over-werkdruk-en-wurgcontracten-ryanair-piloten?s_cid=blogitems

een verantwoordelijkheid van Ryanair zelf, waarop toezicht wordt gehouden door de Irish Aviation Authority.

Vraag 4

Wat is het resultaat van uw contacten met uw Ierse collega over deze kwestie? Wat gaat u samen met uw Ierse collega ondernemen?

Antwoord 4

Het bezoek van Infrastructuur en Milieu aan de Ierse autoriteiten heeft geen andere inzichten opgeleverd dan in de beantwoording aan de Kamer reeds in een eerder stadium is gemeld (TK 31 936, nr. 129). De verantwoordelijkheid van het toezicht op Ryanair ligt volledig bij de Ierse minister van Transport en de Ierse luchtvaartautoriteit en het toezicht daarop bij de EASA. Er is dan ook geen sprake van gezamenlijke acties.

Vraag 5

Bent u bereid om op Europees niveau te bepleiten dat ook andere inspecties dan die uit het thuisland meer mogelijkheden moeten krijgen om toezicht uit te kunnen oefenen en ook in te kunnen grijpen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u dit doen?

Antwoord 5

Het huidige Europese systeem van veiligheidstoezicht in de luchtvaart functioneert goed. Dit betreft een combinatie van de centrale rol voor het land waar een bedrijf formeel is gevestigd en daarnaast een Europa brede controle door andere lidstaten op vliegtuigen (SAFA) en toezicht op het gehele systeem door EASA. Dit draagt bij aan een veilige sector. Ik zie geen reden hier wijzigingen voor te stellen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat, nu afgesproken is om paal en perk te stellen aan schijnconstructies zoals de Polen- en Cyprus-route, ook de Ierland-route aangepakt moet worden? Zo ja, hoe gaat u dit doen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ik heb geen signalen dat er sprake is van een schijnconstructie in dit concrete geval. In de EU geldt dat iedere lidstaat zijn eigen sociaalzekerheidsstelsel heeft. Verordening (EG) Nr. 883/2004 geeft regels voor de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels van de lidstaten. Uitgangspunt van de Verordening is dat een ingezetene slechts aan de socialeverzekeringswetgeving van één lidstaat onderworpen is.

Voor cockpit- en cabinepersoneel is door de per 28 juni 2012 in werking getreden wijziging (EU 465/2012) van de Europese coördinatieverordening (EG) nr. 883/2004 duidelijk in welke lidstaat premies afgedragen dienen te worden. Met die wijziging is aan artikel 11 van Verordening 883/2004 een vijfde lid toegevoegd. Dat artikellid houdt in dat leden van het cockpit- en cabinepersoneel vallen onder de socialeverzekeringswetgeving van die lidstaat waar zich hun «thuisbasis» bevindt. Onder «thuisbasis» wordt verstaan de locatie die door de exploitant aan het bemanningslid is aangewezen en waar het bemanningslid in de regel een dienstperiode of een reeks dienstperiodes aanvangt en beëindigt, en waar, onder normale omstandigheden, de exploitant niet verantwoordelijk is voor de accommodatie van het bemanningslid in kwestie.

Een piloot die zijn dienstperiode voor Ryanair aanvangt en beëindigt in Nederland valt dus onder het Nederlandse en niet het Ierse socialeverzekeringsstelsel.

Deze regeling geldt voor al het nieuwe personeel. Voor oude gevallen geldt een overgangsperiode van tien jaar, waarin cockpit- en cabinepersoneel er zelf voor kan kiezen of ze onder de nieuwe regeling wil vallen.

De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zal u in het najaar verder informeren over de voortgang van de aanpak van schijnconstructies in zijn algemeenheid.

Vraag 7

Bent u bereid om met de VNV om tafel te gaan om te kijken hoe de situatie bij Ryanair verbeterd kan worden? Kunt u het antwoord toelichten?

Antwoord 7

Nee, ik zie voor mijzelf geen rol weg gelegd om mij te mengen in de arbeidsverhoudingen van een luchtvaartbedrijf. Zie ook beantwoording van vraag 3.