

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

2457

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Zorgen om zzp-piloten»* (ingezonden 22 mei 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 3 juni 2015).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Zorgen om zzp-piloten»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Acht u het een goede ontwikkeling dat piloten in zogenaamde pay-to-fly-constructies de verantwoordelijkheid in vliegtuigen krijgen?

Antwoord 2

De eisen die aan het verkrijgen en behouden van een vliegbrevet worden gesteld, inclusief de benodigde typebevoegdheid vormen de garantie dat alleen competente piloten verantwoordelijkheid in een vliegtuig krijgen. Dit systeem is een van de hoekstenen waardoor luchtvaart zo veilig is. Dit is ook bij een pay-to-fly constructie het geval.

Het Europese luchtvaartveiligheid agentschap (EASA) heeft op basis van het rapport «Atypical Employment in Aviation» van de Universiteit van Gent een nadere analyse over de mogelijke veiligheidsconsequenties van verschillende contractuele verhoudingen, waaronder ZFP en pay-to-fly constructies, uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt niet dat hier nu sprake is van een bewezen urgent veiligheidsprobleem. Wel adviseert EASA om aandacht voor de ontwikkelingen in contractuele verhoudingen en de mogelijke relatie met de veiligheid op te nemen in het Europese luchtvaart veiligheidsplan. Door middel van veiligheidsmanagement systemen zullen de bedrijven en de toezichthoudende autoriteiten ook in de nabije toekomst een vinger aan de pols houden. In de management board van EASA, waar over dit rapport zal worden besloten, zal er op worden aangedrongen dit advies over te nemen

¹ Telegraaf, 17 mei 2015 (http://www.telegraaf.nl/binnenland/24049290/_Zorgen_om_zzp-piloten_.html)

en u zal van de resultaten hiervan op de hoogte worden gehouden. Hiermee is ook zeker gesteld dat dit onderwerp internationaal voldoende aandacht krijgt.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoeveel piloten in dergelijke constructies werkzaam zijn en welk deel daarvan voor Nederlandse maatschappijen vliegen?

Antwoord 3

Volgens het rapport «Atypical Employment in Aviation» van de Universiteit van Gent is gebleken dat in Europa 16.1% van de respondenten een andere contractvorm heeft dan de arbeidsovereenkomst in rechtstreeks dienstverband met de luchtvaartmaatschappij voor onbepaalde tijd. Er zijn geen exacte gegevens beschikbaar hoeveel hiervan bij Nederlandse maatschappijen werkzaam zijn maar, deze constructies worden voor zover bekend niet op grote schaal gebruikt door Nederlandse maatschappijen.

Vraag 4

Bent u vooruitlopend op acties vanuit Brussel bereid om dergelijke constructies te verbieden en ook op nationaal niveau maatregelen te treffen?

Antwoord 4

Luchtvaart is bij uitstek een internationaal opererende industrie waar ook vraagstukken van veiligheid internationaal moeten worden behandeld. Gezien het feit dat EASA dit afdoende oppakt en het feit dat de Nederlandse luchtvaartsector op dit moment voor zover bekend géén grootschalig gebruik maakt van dergelijke contracten, is er vooralsnog vanuit veiligheidsoptiek geen reden om op nationaal niveau in te grijpen.