

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

317

Vragen van het lid **De Krom** (VVD) aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *de situatie binnen de Luchtvaartinspectie*. (Ingezonden 29 oktober 2003)

1
Bent u bekend met het artikel «Top Luchtvaartinspectie per direct weg»?¹

2
Is het waar dat de Directeur-Generaal Luchtvaart en de Hoofdinspecteur van de Luchtvaartinspectie hun functie hebben neergelegd? Kunt u de redenen hiervan toelichten?

3
Is het waar dat een aantal piloten om juridische redenen geen vliegbrevet meer kunnen of konden krijgen? Kunt u dit toelichten? Om hoeveel piloten gaat het? Heeft het hoofd Brevetten en Examens inzage in medische gegevens van gekeurde piloten? Acht u dit toelaatbaar?

4
Zijn er piloten die door de Adviescommissie Medische Verklaringen werden goedgekeurd, maar alsnog door de Divisie Luchtvaart ongeschikt werden verklaard? Om hoeveel piloten gaat het en wat is daarvoor de reden?

5
Is het waar dat het hoofd van de Luchtvaartmedische Dienst is ontslagen? Kunt u de redenen voor het ontslag toelichten? Is het waar dat er

door zijn toedoen onjuiste medische verklaringen zijn verstrekt? Zo ja, wat zijn daarvan de consequenties en hoe gaat u hierop reageren?

6
Kunt u toelichten waarom de Adviescommissie Medische Verklaringen voor de Luchtvaart heeft aangegeven geen prijs te stellen op herbenoeming per november 2003? Welke acties gaat u ondernemen om adequate en professionele vliegmedische inbreng te garanderen?

7
Is het waar dat de DHA² en de VNLO³ geen enkele factuur van de Luchtvaartinspectie meer betalen? Wat is daarvoor de reden? Kunt u een overzicht geven van de tarieven die worden gehanteerd voor verleende diensten en vergunningen aan de luchtvaartsector? Op basis waarvan worden de tarieven vastgesteld en acht u de hoogte daarvan redelijk? Hoe verhouden deze tarieven zich tot de tarieven die in rekening worden gebracht in het buitenland?

8
Is het waar dat er een groot aantal klachten is ingediend door de luchtvaartsector over het functioneren van de Luchtvaartinspectie? Kunt u een overzicht geven van deze klachten, wat daarmee is gebeurd en binnen welke termijn die zijn afgehandeld? Hoe beoordeelt u de effectiviteit en kwaliteit van de dienstverlening van

de Luchtvaartinspectie aan de luchtvaartsector?

9
Is het waar dat melding van (potentiële) veiligheidsincidenten in de luchtvaartsector soms achterwege blijft door dreigende justitiële sancties? Wat is het beleid terzake? Bent u van oordeel dat daardoor een klimaat kan ontstaan waarin de neiging tot het melden van riskante voorvallen afneemt en de veiligheid van de luchtvaart in het geding komt?

10
In de Veiligheidsnota 1996 staat dat bij de voormalige Rijksluchtvaartdienst een kwaliteitssysteem zal worden ingevoerd en periodiek een efficiency-onderzoek zal plaatsvinden. Kunt u de status hiervan toelichten? Mocht dit nog niet zijn gebeurd bent u dan bereid dit op korte termijn te doen en de Kamer hiervan op de hoogte te stellen?

¹ De Telegraaf, 24 oktober jl.

² Dutch Helicopter Association.

³ Vereniging Nederlandse Luchtvaartondernemingen.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris
**Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus** (Verkeer en
Waterstaat). (Ontvangen
17 november 2003)

1

Ja.

2

Per 1 maart 2004 vindt binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een fusie plaats van het Directoraat-generaal Goederenvervoer en het Directoraat-generaal Luchtvaart tot een nieuw te vormen Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart. De huidige DG Goederenvervoer wordt voorgedragen voor de nieuwe DGTL functie. De huidige Directeur-generaal Luchtvaart gaat de functie bekleden van projectdirecteur Kennis en Innovatie voor heel Verkeer en Waterstaat. Deze reeds eerder besloten mutatie hangt samen met een organisatie verandering mede in het licht van de personele taakstelling voor Verkeer en Waterstaat van het Kabinet Balkenende II en staat los van ontwikkelingen bij de divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Directeur-hoofdinspecteur van deze divisie heeft zelf zijn functie neergelegd omdat hij van mening was onvoldoende steun te hebben voor het ook volgens hem noodzakelijk geachte veranderingsproces.

3

Een behaald vliegbrevet (bewijs van bevoegdheid) is onbeperkt geldig. Om te mogen vliegen dan wel te mogen blijven vliegen, dient de piloot te beschikken over een geldige medische verklaring en dient hij zijn bevoegdverklaring(en) die in het brevet zijn aangetekend, geldig te houden. Wanneer een piloot niet voldoet aan de eisen die gelden voor het verlengen van de termijn van geldigheid van een bevoegdverklaring, bijvoorbeeld omdat hij te weinig ervaringsuren heeft gemaakt of omdat hij geen of het verkeerde examen in het kader van deze verlenging heeft afgelegd, kan dit inderdaad tot gevolg hebben dat de termijn van geldigheid niet verlengd wordt en hij (tijdelijk) niet mag vliegen of bepaalde vliegtuigen

niet mag vliegen. Gemiddeld wordt twee maal per week geconstateerd dat een aanvraag niet aan alle wettelijke eisen voldoet. Dit leidt tot een afwijzing.

De medische verklaring en het brevet zijn aparte documenten. Een piloot dient zowel over een geldige medische verklaring als over een brevet met daarop aangetekend geldige bevoegdverklaringen te beschikken om te mogen vliegen. Wanneer een piloot niet voldoet aan de eisen die gelden voor het verkrijgen of het verlengen van een medische verklaring betekent dit dat die piloot niet (meer) mag vliegen. De medische eisen waaraan een piloot dient te voldoen, zijn neergelegd in een door de JAA (de samenwerkende Europese luchtvaartautoriteiten) opgesteld document, waarnaar in de Nederlandse regelgeving verwezen wordt. Deze eisen gelden dus in alle bij de JAA aangesloten staten. Artikel 2.4 Wet luchtvaart bepaalt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat op aanvraag de medische verklaring afgeeft, indien betrokkene voldoet aan de eisen. De piloten worden gekeurd door keuringscentra en/of artsen die hiervoor door de minister zijn geautoriseerd. Deze keuringscentra en/of artsen hebben de beschikking over het keuringsdossier. Zij stellen op basis van de keuring een adviesrapportage op en sturen deze rapportage naar de Minister (divisie Luchtvaart). De artsen van de divisie Luchtvaart beoordelen deze rapportages en adviseren de minister wel/niet of onder beperkingen een medische verklaring af te geven. Het afgeven van een medische verklaring is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en dient derhalve te voldoen aan de eisen die de wet aan besluiten stelt. De mandaatregeling kent aan de clustermanager Brevetten en Examens de bevoegdheid toe om namens de minister de medische verklaringen af te geven. Om een juist besluit te kunnen nemen, dient hij te kunnen beschikken over alle relevante informatie. De voor het besluit relevante informatie van medische aard wordt hem hierbij aangereikt door de artsen.

4

Zoals bij vraag 3 is aangegeven, is het wel/niet afgeven van een medische verklaring een besluit in de

zin van de Algemene wet bestuursrecht. Tegen deze besluiten staat bezwaar en beroep open. Een piloot die tegen het besluit bezwaar aantekent op medische gronden, wordt gehoord door de medische adviescommissie. Deze commissie is een adviescommissie in de zin van artikel 7:13 Awb. De medische adviescommissie brengt advies uit aan de minister en de minister neemt het advies in acht bij de uiteindelijke beslissing op bezwaar. In de periode 2000 tot en met 2003 zijn 47 adviezen door de Adviescommissie uitgebracht: 18 maal is het advies «geschikt» uitgebracht, 13 maal «geschikt met beperking» en 16 maal «ongeschikt». In 9 gevallen is het bestuursorgaan afgeweken van het positieve advies van de Adviescommissie. In deze gevallen achtte de Adviescommissie de betreffende piloot geschikt om te vliegen hoewel deze formeel niet aan de medische eisen voldeed. De Adviescommissie adviseerde dus om een ontheffing of vrijstelling te verlenen van de betreffende medische eisen. De vigerende wet- en regelgeving kent echter de mogelijkheid hiertoe niet, hetgeen inmiddels door de rechter is bevestigd.

Overigens merk ik op dat bij de behandeling van bezwaaren beroepschriften de juridische afdeling van de divisie Luchtvaart dient te beschikken over de volledige inhoud van de medische adviesrapportages en zo mogelijk de onderliggende bescheiden. Ditzelfde geldt voor de rechtbanken, indien beroep is aangetekend.

5

Gelet op de fase waarin deze arbeidsrechtelijke kwestie zich bevindt acht ik het niet opportuun nader in te gaan op de persoonlijke aspecten die hieraan verbonden zijn. Het is onjuist te veronderstellen dat door deze kwestie onjuiste medische verklaringen zijn verstrekt.

6

Onder verwijzing naar het antwoord op vraag 4 merk ik op dat de Medische adviescommissie, gebaseerd op artikel 7:13 Awb, is benoemd voor een periode van 3 jaar. De benoemingsperiode loopt 15 november aanstaande af. De thans zittende leden hebben mij per brief laten weten niet herbenoemd te

willen worden. Het ontbreekt volgens hen aan een kader, waarin voldaan wordt aan de kwalitatieve eisen die zij zichzelf stellen ten aanzien van de medisch-inhoudelijke inbreng. De leden van de commissie zijn hierbij van mening dat de Algemene wet bestuursrecht geen juiste context is voor de behandeling van bezwaarschriften. Binnen de Awb-procedure geven zij namelijk advies, terwijl voor de invoering van de huidige medische regeling (deze dateert van 1999) er sprake was van een herkeuringscommissie met autonome bevoegdheden. De Adviescommissie heeft daarnaast aangegeven zich niet te kunnen vinden in de wijze waarop binnen de divisie Luchtvaart uitvoering gegeven wordt aan de bepalingen van de wet- en regelgeving. Inmiddels is via een advertentie een oproep gedaan voor nieuwe leden voor de adviescommissie en hebben selectiegesprekken plaatsgevonden. Ik verwacht de nieuwe leden per 15 november aanstaande te kunnen benoemen voor een periode van drie jaar. Hiermee is de continuïteit en kwaliteit gegarandeerd.

7

De VNLO en de DHA krijgen geen facturen van de divisie Luchtvaart. Bekend is dat een aantal bedrijven geen facturen van de Inspectie meer betaalt. Als redenen voor bezwaar worden aangevoerd:

- de onvoldoende specificatie van de facturen,
- de hoogte van de gehanteerde tarieven,
- het in rekening brengen van activiteiten, waarvan men vindt dat dat een overheidstaak betreft die niet in rekening gebracht zou mogen worden;
- de juistheid van het aantal in rekening gebrachte aantal uren;
- het aantal inspecties waarvoor betaald moet worden (zwaarte inspectieprogramma).

De tarieven zijn opgenomen in de Regeling tarieven luchtvaart 2003 (Stc. 2002,247, p. 51) die gebaseerd is op de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet.

In 1990 besloot de Tweede Kamer dat de toenmalige Rijksluchtvaartdienst efficiënter moest gaan werken en haar werkelijke kosten moest doorberekenen aan de «klanten» van de dienst. De tarieven zijn berekend op grond van een integrale kostprijsberekening, waarbij de

kosten voor overhead als een procentuele toeslag zijn toegerekend aan de te tarifieren producten en activiteiten. Bij de berekening van de tarieven zijn de activiteiten met betrekking tot wet- en regelgeving, handhaving, kennis & advies, berichtgeving, bezwaar en beroep, buiten beschouwing gebleven. In het tarievenbeleid wordt geen rekening gehouden met draagkracht. De hoogte van de tarieven is gebaseerd op de werkelijke kosten die voor de producten en diensten worden gemaakt. Kostendekkendheid wordt momenteel niet bereikt. In 2002 heeft de bestuursrechter het tarief voor het uitvoeren van toezicht ten behoeve van de herafgifte van een onderhoudserkenning getoetst en bepaald dat dit tarief in redelijke verhouding stond tot de uitgevoerde werkzaamheden.

Met betrekking tot de tarieven die in het buitenland gehanteerd worden is gebleken dat het niet mogelijk is om tot een betrouwbare vergelijking te komen. Dit wordt veroorzaakt door grote verschillen in werkwijze tussen de diverse luchtvaartautoriteiten, de mate van zelfregulering, de mate waarin luchtvaartautoriteiten geacht worden kostendekkend te opereren en de wijze waarop de inkomsten gegenereerd worden, afhankelijk van het tarievenstelsel dat gehanteerd wordt.

In 2002 heeft de bestuursrechter in eerder vermelde zaak bepaald dat de onderzoeksplicht van de Minister niet zover gaat dat (nader) onderzoek naar de tarieven in andere Europese landen moest worden verricht.

8

Dit jaar zijn tot op heden zeven klachten met betrekking tot de divisie Luchtvaart ontvangen. De klachten hebben betrekking op onvrede met een rechterlijke uitspraak, termijn van de besluitvorming, examen, wijze van reageren op een vraag en regelgeving. Alle klachten zijn in behandeling genomen. Vijf klachten zijn inmiddels afgehandeld. Doel van de reorganisatie van de toenmalige Rijksluchtvaartdienst was een scheiding aan te brengen tussen beleid, vergunningverlening en handhaving. Door de ontvlechting is de divisie Luchtvaart ten opzichte van het luchtvaartbedrijfsleven anders gepositioneerd. Dit heeft een nieuwe, meer afstandelijke benadering tot gevolg. De scheiding is nu gerealiseerd, maar nog niet afgerond.

De toezichtrelatie zal de komende tijd worden versterkt, waarbij gelijktijdig de hoeveelheid regels moet worden teruggebracht. Hierbij past ook dat de sector zelf verantwoordelijk is voor de veiligheid. Bij de ontwikkeling van het toezicht wordt de sector dan ook betrokken.

9

Deze constatering is juist. Als gevolg van een aantal strafrechtelijke interventies van het Openbaar Ministerie in het recente verleden naar aanleiding van incidenten, is bij de luchtvaartsector grote terughoudendheid ontstaan om luchtvaartvoorvallen te melden. Het beleid ter zake is erop gericht een non-punitief systeem van incidentmeldingen in te stellen, zodat uit luchtvaartvoorvallen door alle betrokkenen, inclusief de overheid, lering kan worden getrokken ter verhoging van de luchtvaartveiligheid. Recent is een Europese richtlijn (EU-richtlijn 2003/42/EG) aangenomen, die de Lidstaten verplicht regelgeving te ontwerpen die de vertrouwelijkheid van incidentmeldingen waarborgt. Deze richtlijn moet op 13 juni 2005 door de Lidstaten zijn geïmplementeerd. Ook al heeft de Inspectie de terughoudendheid van de luchtvaartsector niet veroorzaakt, toch stelt zij alles in het werk om het vertrouwen van de luchtvaartsector in het non-punitieve systeem van meldingen te herstellen. Hiertoe is de Inspectie in overleg getreden met het Openbaar Ministerie teneinde voorwaarden te creëren waaronder zo'n systeem kan bestaan, in afwachting van de inwerkingtreding van de meer stringente Europese bepalingen. In het kader van de ontwikkeling van de nieuwe rijkswet Onderzoeksraad voor de Veiligheid, wordt gezien in hoeverre de vertrouwelijkheid van incidentmeldingen nog beter kan worden gewaarborgd.

10

In de Nota veiligheidsbeleid burgerluchtvaart van 1996 (Kamerstuk 23 804, nr. 3) staat vermeld dat Nederland, zoals andere landen, regelmatig getoetst wordt door internationale organisaties wiens regelgeving de Inspectie wordt geacht uit te voeren. Het gaat daarbij om de periodieke audits door de International Civil Aviation Organization (ICAO) en de Joint

Aviation Authorities (JAA). Met name de JAA-audits vinden regelmatig plaats, in het bijzonder wanneer zich een organisatieverandering bij de divisie Luchtvaart heeft voorgedaan, waarna de JAA controleert of de nieuwe organisatie in staat is haar toezichttaken efficiënt en effectief uit te voeren. Audits door de ICAO vinden met wat grotere tussenpozen plaats, laatstelijk in 2001, met een vervolg in 2003. Hierover heb ik de Kamer separaat geïnformeerd (NDS-VW02000060). De volgende ICAO-audit zal waarschijnlijk in 2004 of 2005 plaatsvinden.