

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

2033

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «KLM registreert vracht-747's tijdelijk in buitenland voor onderhoud»* (ingezonden 25 maart 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 april 2025).

Vraag 1

Kent u het bericht «KLM registreert vracht-747's tijdelijk in buitenland voor onderhoud»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt de conclusie dat de KLM haar oudste vliegtuigen nu laat onderhouden bij een niet-gecertificeerd buitenlands bedrijf waar de European Aviation Safety Agency (EASA) geen toezicht op heeft?

Antwoord 2

Het klopt dat een vrachtvliegtuig in eigendom van KLM, geleased door Martinair, wordt onderhouden door een onderhoudsbedrijf dat is gevestigd buiten Europa. Het bedrijf heeft geen EASA erkenning. Het onderhoudsbedrijf heeft wel een erkenning van de Federal Aviation Authority (FAA, luchtvaartautoriteit van de Verenigde Staten). De kwaliteit van het onderhoud aan dit toestel valt onder de eindverantwoordelijkheid van San Marino.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke potentiële risico's voor de veiligheid dit kan hebben?

Antwoord 3

In de regelgeving is rekening gehouden met deze procedure. Het gebeurt vaker dat een luchtvaartuig in Nederland wordt ingeschreven met een onderhoudsgeschiedenis in het buitenland. Bij het inschrijven in Nederland en de bijbehorende afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid (BVL) moet

¹ Website Luchtvaartnieuws, 16 januari 2025 (<https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/klm-registreert-vracht-747s-tijdelijk-in-buitenland-voor-onderhoud>)

de inschrijver aantonen dat aan alle geldende eisen voldaan wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (de ILT-Luchtvaartautoriteit) doet hier een intensieve controle op.

Vraag 4

Worden de vliegtuigen na de onderhoudsbeurt alsnog gekeurd door een (door EASA) erkende instantie?

Antwoord 4

Zie ook antwoord 3. Bij het inschrijven in Nederland en de bijbehorende afgifte van een BVL moet de inschrijver aantonen dat aan alle geldende eisen voldaan wordt. De ILT-Luchtvaartautoriteit doet hier een intensieve controle op.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat KLM hiervoor vliegtuigen tijdelijk registreert in San Marino, een land dat geen lid is van de EASA, omdat het geen luchthaven heeft?

Antwoord 5

Het klopt dat het betreffende luchtvaartuig in San Marino is ingeschreven. Conform de geldende regelgeving kunnen luchtvaartuigen worden ingeschreven in een land dat lidstaat is onder het verdrag van Chicago (het internationale verdrag voor de luchtvaart). Met dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgericht. De kwaliteit van het onderhoud aan deze toestellen valt daarmee onder de eindverantwoordelijkheid van San Marino. San Marino scoorde bij de meest recente audit door ICAO in 2020 94% op het gebied van luchtwaardigheid.

Vraag 6

Waarom is het legaal daar vliegtuigen te registreren en zo aan het toezicht te onttrekken? Gebeurt dit vaker?

Antwoord 6

Er is geen sprake van het onttrekken van toezicht, aangezien de regelgeving hierin voorziet. Het verdrag van Chicago geeft duidelijk aan dat een luchtvaartuig moet zijn geregistreerd in een lidstaat. Dit land van registratie is verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig. Het is aan de houder/eigenaar om een keuze te maken waar hij zijn luchtvaartuig registreert.

Bij het overschrijven van de ene lidstaat naar de andere, kan het voorkomen dat een ander wetgevingsregime van toepassing wordt. Ook hier stelt het internationale verdrag regels voor het accepteren van een luchtvaartuig op een register. Bij het terug inschrijven in het Nederlandse luchtvaartuigregister wordt het EASA regime vanzelf weer van toepassing. Het is de houder/eigenaar die moet aantonen dat aan alle eisen voor het onderhoud is voldaan.

Het is niet illegaal om een luchtvaartuig uit te schrijven. De ILT luchtvaartautoriteit kent voor zover ze dit kan nagaan, in Nederland geen andere voorbeelden van luchtvaartmaatschappijen die luchtvaartuigen voor groot onderhoud uitschrijven en daarna weer inschrijven.

Vraag 7

Bent u het eens met de KLM dat het een administratieve maatregel betreft? Vindt u de certificering van bedrijven die vliegtuigonderhoud uitvoeren een administratieve kwestie, of een veiligheidskwestie?

Antwoord 7

Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar en operator om binnen de kaders van de regelgeving zijn zaken uit te voeren. De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt hier toezicht op. In algemene zin geldt dat certificering van het onderhoudsbedrijf een belangrijke rol speelt in het waarborgen van de gecontinueerde luchtvaartveiligheid.

Vraag 8

Waarom laat KLM haar vliegtuigen niet in Europa onderhouden?

Antwoord 8

De overheid mengt zich niet in de bedrijfsvoering van een individueel luchtvaartbedrijf en het bedrijf hen daarin vrij om binnen de grenzen van de geldende regelgeving haar eigen keuzes te maken.

Vraag 9

Gebruiken andere in Nederland geregistreerde maatschappijen vergelijkbare administratieve trucjes om onder de EASA-regels uit te komen?

Antwoord 9

De ILT luchtvaartautoriteit kent voor zover ze dit kan nagaan, in Nederland geen andere voorbeelden van luchtvaartmaatschappijen die luchtvaartuigen voor groot onderhoud uitschrijven en daarna weer inschrijven.

Vraag 10

Hoeveel vliegtuigen vliegen boven Nederland die niet zijn onderhouden en gekeurd door een door EASA gecertificeerd of erkend bedrijf?

Antwoord 10

Luchtvaartuigen die in het Nederlandse luchtruim vliegen, moeten voldoen aan het verdrag van Chicago. Deze luchtvaartuigen zijn gekeurd op de initiële en gecontinueerde luchtwaardigheid onder verantwoordelijkheid van het land van registratie.