

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006

Nr. 36

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2005

Op 15 april 2004¹ heb ik u per brief ingelicht over mijn voornemen om in overleg met de luchtvaartmaatschappijen nader te onderzoeken wat voor andere preventiemaatregelen mogelijk zijn ter voorkoming van risicovol gebruik van alcohol, drugs of medicijnen door vliegend personeel. In de brief heb ik u medegedeeld dat ik voor mijn vervolgaanpak de volgende uitgangspunten zal hanteren;

1. Een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau in de luchtvaart.
2. Het neerleggen van verantwoordelijkheden bij de sector zelf, dit mede gezien de eigen verantwoordelijkheid van de sector voor een veilige vluchtuitvoering.
3. Alleen daar regels stellen waar dat noodzakelijk is voor de veiligheid om tegelijkertijd maximale ruimte te laten voor de operator om tot economisch verantwoorde exploitatie te komen.

In het afgelopen jaar heb ik overleg met de sector en andere betrokken partijen gevoerd om deze punten nader uit te werken. Dit heeft geleid tot het opstellen van een protocol door de luchtvaartmaatschappijen, dat ik u als bijlage bij deze brief ter informatie aanbied². Aan de luchtvaartmaatschappijen die zich verbinden tot extra preventie inspanning in dit protocol, is toegezegd dat daarmee rekening wordt gehouden door de toezichhoudende instantie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Een elftal luchtvaartmaatschappijen heeft de afspraak ondertekend. Bij luchtvaartmaatschappijen die het Protocol niet ondertekenen zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat strenger controleren op preventie inspanningen ter voorkoming van alcohol en/of drugsgebruik in het kader van de Vergunning tot vluchtuitvoering. Samenvattend heeft het overleg tot de onderstaande bevindingen en afspraken geleid.

- Het TNO rapport geeft nieuwe inzichten in de risico's en de behoefte aan regelmatige voorlichting over de gevaren met betrekking tot het vereiste «fit-to-fly» principe, met name op het terrein van drugs en medicijngebruik.

¹ 29 200 XII, nr. 127.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- Partijen erkennen het risico voor de vliegveiligheid van misbruik van alcohol, drugs en medicijnen en de luchtvaartmaatschappijen spreken in dit protocol af welke extra maatregelen zij willen treffen tot voorlichting en bewustwording van deze gevaren.
- De luchtvaartmaatschappijen vinden dat huidige *alcohol*preventie maatregelen (niet die voor drugs en medicijnen) die zij nemen, al leiden tot adequaat resultaat. Desalniettemin zeggen zij toe dat zij zich blijvend inzetten voor verbetering van de informatie en ook blijvend zullen monitoren wat de effecten op bewustzijn, kennis en gedrag van het personeel zijn.
- Voor voorlichting en andere preventiemaatregelen ter voorkoming van risicovol gebruik van medicijnen en/of drugs zullen de luchtvaartmaatschappijen extra inzet plegen.
- Overgaan tot «self testing» maatregelen wordt door de luchtvaartmaatschappijen wordt niet reëel gevonden. Voor drugs en medicijngebruik is nog geen sprake van een betrouwbare meetmethode om de historie van het gebruik vast te stellen. Met betrekking tot «self testing» voor alcoholgebruik ziet de sector mogelijk nadelige effecten op het «level playing field» tussen Europese luchtvaartmaatschappijen. Sector denkt aan verantwoordelijkheid tegemoet te komen door inspanningen bij aanname selectie, de kwalitatief goede opleidingen met training op verantwoordelijkheidsbesef en interne maatschappij bewaking van het personeelsgedrag. Een kostbare extra investering in de vorm van «self testing» achten de luchtvaartmaatschappijen daarom op dit moment niet reëel.
- Met de luchtvaartmaatschappijen is ook overeengekomen dat de effecten van de evaluatiemaatregelen geëvalueerd zullen worden. De wijze waarop dat zal gebeuren vormt onderdeel van dit protocol. Verkeer en Waterstaat zal als bijdrage aan deze evaluatie een belevingsonderzoek instellen bij het personeel van betrokken luchtvaartmaatschappijen. De nulmeting vindt plaats in de eerste helft van 2006 en de evaluatie meting na 2 jaar.

Ik acht dit initiatief tot een «gedragscode» een positieve bijdrage aan de luchtvaartveiligheid.

Uit het voorliggend protocol blijkt mijns inziens dat de luchtvaartmaatschappijen eigen verantwoordelijkheid hebben genomen en zelf maatregelen hebben voorgesteld na zich overtuigd te hebben van de te verwachten effecten van de extra preventie. Ook de door hen voorgestelde evaluatie, over 2 jaar zal naar mijn mening een bijdrage hebben aan verbetering van de veiligheid.

Ik wijs u erop dat met deze aanpak geen sprake is van extra regelgeving noch doorbreking van het beleid inzake «level playing field» in Europa. In de concept Europese operationele eisen voor de afgifte van een Vergunning tot vluchtuitvoering¹ zal een zorgplicht worden geïntroduceerd voor vergunninghouders om haar personeel zoveel mogelijk te ondersteunen en faciliteren bij het voldoen aan de vereiste lichamelijke fitheid tijdens de vlucht. Ik zie ondertekening van bijgaand protocol als een pro-actieve invulling van deze komende zorgplicht.

De hiervoor geschetste aanpak heeft betrekking op vliegend personeel van luchtvaartmaatschappijen. Ik streef ernaar om bij gebleken succes deze aanpak ook te overwegen voor andere functies, zoals het vliegtuig-onderhoudspersoneel in de luchtvaart.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ EU-OPS, Algemeen akkoord van de Transportraad eind 2004.