

Vergaderjaar 1995–1996

**22 861**

**Vliegramp Bijlmermeer**

**Nr. 14**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 7 juni 1996

Tijdens het overleg met de Kamer op 14 mei 1996<sup>1</sup> heb ik u gemeld bezig te zijn om een geparafeerd exemplaar te verkrijgen van de zgn. NOTOC (Notice to Captain) met het overzicht van de **gevaarlijke stoffen aan boord van het op 4 oktober 1992 in de Bijlmermeer verongelukte El Al-vliegtuig**. Daarbij ging het met name om de NOTOC New York–Amsterdam–Tel Aviv. Zoals ik de Kamer tijdens het overleg heb laten weten is dit specifieke document al eerder in Israël opgevraagd. Ik heb de Kamer toegezegd materiaal dat ik uit Israël krijg aan haar in afschrift te doen toekomen.

Met deze brief wil ik u tussentijds informeren over de stand van zaken. Daags na het debat in de Kamer heb ik de Israëlische autoriteiten langs diplomatieke weg laten weten dat ook u zo spoedig mogelijk kennis zou willen nemen van het hierboven bedoeld materiaal. Op 24 mei 1996 is opnieuw aandacht gevraagd voor het Nederlandse verzoek. De Directeur-Generaal van de Israëlische burgerluchtvaartdienst heeft daarop uitdrukkelijk laten weten dat El Al hem inmiddels alle medewerking heeft toegezegd om aan het verzoek te voldoen. Het spreekt voor zich dat ik de Kamer nader zal informeren zodra ik materiaal uit Israël heb ontvangen.

Wat betreft de toezegging u nader te informeren over het al dan niet op Schiphol verplaatsen van de gevaarlijke lading aan boord en de gedragsregels van El Al ten aanzien van het opmaken van NOTOC's kan ik u het volgende berichten op basis van informatie, die ik inmiddels heb ontvangen van de Raad voor de Luchtvaart.

Naar aanleiding van de vraag of er in Amsterdam verplaatsing van de lading heeft plaatsgevonden, is de «loading instruction» gecontroleerd.

In deze instructie wordt aangegeven waar de vracht bij aankomst staat en waar de vracht bij vertrek komt te staan. Deze controle leverde op dat de vracht die in New York is geladen voor Tel Aviv in Amsterdam bij

<sup>1</sup> Zie Handelingen II nr. 29, vergaderjaar 1995–1996.

vertrek op precies dezelfde plaats is gebleven. De vracht voor Amsterdam is uitgeladen en alleen deze posities zijn gebruikt om nieuwe vracht te laden.

De vragen rond de gedragsregels bij EI AL betreffende het opmaken van NOTOC's zijn ter verificatie doorgestuurd naar EI AL. Dit leverde de volgende antwoorden op: Alle «NOTOCS» zowel doorgaande als nieuwe worden aan de gezagvoerder overhandigd, waarbij de bestaande wordt herzien als de pallets op een nieuwe positie komen te staan. Dit was echter in Amsterdam niet het geval.

Voor het tekenen geldt het volgende: De gezagvoerder tekent er twee waarvan er één op het station van vertrek blijft en één in de cockpit op een speciale clipboard blijft. Daarnaast wordt er één door de vrachtagent getekend en deze gaat in de tas met de papieren aan boord. De nieuwe gezagvoerder tekent dus de nieuwe «NOTOC» en indien nodig de gewijzigde oorspronkelijke «NOTOC».

De vraag of het tekenen van de «NOTOC» in I.C.A.O. Annex 18 wordt voorgeschreven, moet ontkennend worden beantwoord. In deze annex wordt uitgebreid ingegaan op de inhoud van de «NOTOC» maar er wordt niet gesproken over het feit dat deze getekend moet worden. Wel wordt dit door I.A.T.A. aangegeven, maar geldt niet als wettelijk voorschrift en is als zodanig niet verplicht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink