

Vergaderjaar 1995–1996

24 513

Wijziging van de Wet Luchtverkeer (bewijzen van bevoegdheid, bestrijding drank- en drugsgebruik)

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 12 januari 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer van haar bevindingen als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en opmerkingen tijdig zal hebben beantwoord, acht de vaste commissie de openbare beraadslaging over dit voorstel van wet genoegzaam voorbereid.

1 Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Wet Luchtverkeer. Deze leden onderschrijven de argumenten die aanleiding zijn voor de herziening, namelijk enerzijds de EU-regelgeving en anderzijds de behoefte om in het kader van de deregulering de regelgeving op het terrein van de luchtvaart kritisch te bezien en waar mogelijk te vereenvoudigen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige voorstel. De VVD-fractie is van mening dat deze wijziging van de Wet Luchtverkeer er moet komen. Naar aanleiding van de memorie van toelichting heeft de VVD-fractie nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de fractie van D66 hebben met interesse kennis genomen van de voorgestelde wetswijziging.

1. Inleiding

De leden van de VVD-fractie ondersteunen de regering in haar argumenten dat een herziening van de Wet Luchtverkeer wenselijk is, met name met betrekking tot het kritisch kijken naar de grote hoeveelheid bestaande regelgeving.

Tevens zijn wij verheugd dat bijgaand wetsvoorstel die bepalingen, die vanwege de veiligheid van het luchtverkeer aan het boordpersoneel te stellen eisen bevat, in één hoofdstuk in de Wet Luchtverkeer wordt opgenomen.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivestein (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Vacature (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Boogaard (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Kleine Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

Deze leden vragen de regering of het niet wenselijk is, evenals reeds in de Wegenverkeerswet voor auto's is geregeld, een verplichte WA-verzekering voor vliegtuigen in de Wet Luchtverkeer op te nemen. Hierbij kan worden aangesloten bij de regeling zoals die in Duitsland geldt.

De wijziging van de Wet Luchtverkeer is een eerste stap in de algemene herziening van de Luchtvaartwet. De Luchtvaartwet zal stapsgewijs hervormd worden, zo merken de leden van de fractie van D66 op. De nieuwe wet zal derhalve in de vorm van een aanbouwwet in een tijdsbestek van enkele jaren tot stand komen. Als eerste stap in de herziening dient de totstandkoming van de Wet Luchtverkeer te worden beschouwd. Deze wet kan met enige aanpassingen als aanbouwwet fungeren. De leden van de fractie van D66 vinden dit een goede manier om op zorgvuldige wijze tot een integrale herziening van de Luchtvaartwet te komen. In het nu voorliggende wetsvoorstel zijn enkele bepalingen met betrekking tot de veiligheid van het luchtverkeer opgenomen, daarnaast is in deze wet de verzelfstandiging van de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie geregeld. De leden van de fractie van D66 vinden het positief dat nu ook de afwijkende bepalingen voor militaire luchtvaart in deze wet worden opgenomen.

Paragraaf 2.2. Nieuwe regeling bewijzen van bevoegdheid

De leden van de CDA-fractie merken op dat de leeftijd waarboven de houder van een bewijs van bevoegdheid niet meer als verkeersvlieger mag optreden thans 60 jaar bedraagt. Het ligt in het voornemen de voorwaarden waaronder deze leeftijd tot 65 jaar kan worden verhoogd bij algemene maatregel van bestuur nader uit te werken. Deze leden onderschrijven de behoefte aan meer flexibiliteit ten aanzien van de maximumleeftijd. Is het waar dat de maximumleeftijd waar de JAA van uit gaat hoger ligt dan 60 jaar? Welke maximumleeftijdsgrens wordt gehanteerd in de Verenigde Staten?

Deze leden wijzen op de maatschappelijke ontwikkeling om de leeftijd waarop men uit het arbeidsproces treedt eerder te verhogen dan te verlagen. Kan, gelet op de vele waarborgen waarmee het afgeven van een bewijs van bevoegdheid omgeven is, de in de wet neergelegde maximale leeftijd niet op 65 jaar gesteld worden? De vele waarborgen (voldoende kennis, bedrevenheid, ervaring, voldoende vliegonderricht, geldige medische verklaring) zullen ertoe leiden dat een bewijs van bevoegdheid ook boven de leeftijd van 60 jaar alleen afgegeven wordt indien dit uit oogpunt van veiligheid, bekwaamheid en gezondheid verantwoord is. Is een aparte algemene maatregel van bestuur, waarin de voorwaarden opgenomen zijn voor verkeersvliegers onder de 60 jaar, niet overbodig en uit oogpunt van deregulering niet ongewenst?

In de memorie van toelichting wordt gesteld dat er bevoegdverklaringen van tweeërlei aard zijn. De eerste ten aanzien van categorie, klasse en type luchtvaartuigen. De tweede betreft bepaalde bekwaamheden, zoals blindvliegen, spuitvliegen en sleepvliegen. De leden van de CDA-fractie willen graag vernemen waarom in deze opsomming «vliegonderricht» en «radio/telefonie» ontbreken, bekwaamheden die op dit moment wel in het bewijs van bevoegdheid zijn opgenomen.

Op grond van het huidige derde lid van artikel 9 van de Luchtvaartwet is voor in Nederland woonachtige Nederlandse vliegers op in het buitenland geregistreerde luchtvaartuigen, met uitzondering van beroepsmatig uitgevoerde vluchten, zowel een Nederlands als een buitenlands bewijs van bevoegdheid of bewijs vereist. Deze regeling wordt niet overgenomen. Waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie? Betekent dit

dat in de toekomst een Nederlands bewijs voldoende zal zijn indien deze aan de internationale eisen voldoet?

Een bewijs van bevoegdheid kan afgegeven worden voor onbepaalde tijd of voor een bepaalde termijn. De leden van de D66 fractie vragen wanneer en onder welke voorwaarden een bewijs van bevoegdheid voor onbepaalde termijn wordt afgegeven. In geval van afgifte voor een bepaalde termijn wordt deze termijn bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. Hierbij kan het bewijs van bevoegdheid ontkoppeld worden van de medische verklaring, zodat het bewijs voor bevoegdheid voor een langere termijn kan worden verstrekt dan de medische verklaring. Wat is de betekenis voor deze ontkoppeling in de praktijk?

De minister van Verkeer en Waterstaat kan een bewijs van bevoegdheid schorsen of intrekken als het vermoeden bestaat dat de houder niet meer over de vereiste kennis, bedrevenheid of ervaring beschikt, of als de houder anderszins niet in staat is zijn werkzaamheden naar behoren te verrichten, terwijl de betrokkene wel voldoet aan de voorgeschreven eisen.

Daarnaast vragen de leden van de fractie van D66 wie de minister in deze adviseert, wie verklaart aan de minister dat een houder niet meer over de vereiste kennis en dergelijke beschikt of dat uit het feitelijke gedrag blijkt dat houder niet in staat is de werkzaamheden naar behoren te verrichten?

Deze leden vinden het positief dat de medische verklaring een zelfstandig document wordt.

3. Verbod gebruik alcohol, drugs en psychotrope geneesmiddelen

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd met de voorgestelde wijziging aangaande het gebruik van alcohol, drugs en psychotrope geneesmiddelen. Onduidelijk is nog hoe de handhaafbaarheid van het gebruik van drugs en of geneesmiddelen zal plaatsvinden. Is hier al iets meer over bekend? In hoeverre zijn of worden hier afspraken met betrokken luchtvaartmaatschappijen over gemaakt? Hebben andere landen hier regelingen voor? Zo ja, welke? Wat zijn de internationale afspraken hierover?

De leden van de fractie van D66 zijn positief over het voorstel om ook in het luchtverkeer een concrete, objectief vaststelbare norm met betrekking tot alcoholgebruik door leden van het boordpersoneel te stellen en om expliciet het bedienen van een luchtvaarttuig onder invloed van drugs en bepaalde geneesmiddelen te verbieden. Deze leden begrijpen uit de toelichting dat in de Verenigde Staten van Amerika een totaal verbod is op alcohol in het bloed van piloten en dat voor Nederlandse piloten en piloten op of boven Nederlands grondgebied een promilage van 0,2 mg/ml bloed veroorloofd is, is dit inderdaad zo? Wat zijn de promilages in andere landen? Is het niet beter als internationaal voor iedere piloot hetzelfde promilage geldt, en zal daarom het promilage in Nederland ook niet op 0 mg/ml gesteld moeten worden? Dit komt de veiligheid nog meer ten goede. In de toelichting wordt immers ook gesteld dat de consumptie van een zeer geringe hoeveelheid alcohol een duidelijke negatieve invloed heeft op enkele functies van het centrale zenuwstelsel, dat cruciaal is voor het op veilige wijze bedienen van een luchtvaarttuig.

Is 0,2 mg/ml bloed minder dan een zeer geringe hoeveelheid? Er wordt hier ook toegegeven dat de huidige apparatuur geen waarden beneden de 0,2 mg/ml bloed kan meten. Hebben landen die het promilage wel op nul hebben gesteld andere meetapparatuur? Is er andere meetapparatuur in ontwikkeling? Zo ja, dan kan met deze wet toch daarop ingespeeld

worden? Is het aanwezig zijn van drugs of geneesmiddelen in het bloed wel exact af te meten?

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I B

Artikel 1.1.j

De leden van de VVD-fractie gaan er vanuit dat in dit artikel slechts op «vliegend» personeel geduid wordt en dat het artikel geen betrekking heeft op grondafhandelingspersoneel. Is dat juist?

Artikel I C

Artikel 1.2 lid 1

Dit lid geeft aan, zo merken de leden van de CDA-fractie op, dat de wet boven Nederland en een gedeelte van de Noordzee van toepassing is op alle luchtvaartuigen. Deze leden willen graag vernemen hoe de handhaving zal geschieden.

Artikel 1.2 lid 2

Het tweede lid opent op de mogelijkheid om in bepaalde gevallen bij algemene maatregel van bestuur de wet niet van toepassing te verklaren, waarbij gedacht moet worden, aldus de memorie van toelichting, aan het vliegen zonder bewijs van bevoegdheid met ultralichte vliegtuigen. De leden van de fractie van het CDA vragen of het wel juist is voor deze categorie een uitzondering te maken uit een oogpunt van luchtverkeersveiligheid, immers deze vliegtuigen maken wel gebruik van hetzelfde luchtruim.

Het tweede lid opent de mogelijkheid in bepaalde gevallen bij algemene maatregel van bestuur de wet niet van toepassing te verklaren, zo merken de leden van de VVD-fractie op. Als voorbeeld wordt gegeven het vliegen zonder bewijs van bevoegdheid met ultralichte vliegtuigen (ULV's). Is dit voor ULV's wel nodig, daar bij de ontheffingen die voor ULV's worden uitgegeven een zinsnede is opgenomen wat zegt «tot het in werking treden van een regeling ULV's»?

Zal het niet beter zijn om de tijdelijke regeling voor ULV's, welke er al 12 jaar is, wettelijk te regelen?

Artikel 1.3.b

De gekozen formulering leidt er toe dat een luchtvaartmaatschappij slechts ervaren personeel in dienst kan hebben. Dit leidt naar de mening van de leden van de CDA-fractie tot een onbedoeld effect. Immers, onduidelijk is hoe een luchtvaartmaatschappij er altijd zorg voor kan dragen dat het boordpersoneel over ervaring beschikt, omdat luchtvaartmaatschappijen toch ook nieuw personeel moeten kunnen aantrekken dat wel de vereiste opleiding heeft maar uiteraard geen ervaring heeft.

Artikel I, E

Algemeen

In het hele hoofdstuk wordt niet gesproken over een soort van bewijs

van bevoegdheid die in de toekomst nodig is voor personen die onderhoudswerkzaamheden plegen. Dit zelfde geldt voor regelingen met betrekking tot het gebruik van alcohol, drugs en geneesmiddelen. Waarom wordt dit hier niet voor deze groepen geregeld? Waar wel, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel 2.1.

In internationaal verband bestaat er een streven ook voor het cabinepersoneel een bewijs van bevoegdheid te eisen. Het is de leden van de CDA-fractie niet duidelijk of voor dit bewijs van bevoegdheid dezelfde eisen zullen gelden als nu gesteld worden door de luchtvaartmaatschappijen of dat het gaat om hogere, zwaardere eisen.

Als het gaat om een bewijs van bevoegdheid dan kan in Nederland gecontroleerd worden of iemand een brevet heeft. Hoe vindt die controle plaats ten aanzien van buitenlandse brevetten, zo vragen de leden van de VVD-fractie? Is hier een conflict met de privacy-wetgeving?

Is het waar dat de regering geen mogelijkheid heeft om een brevethouder met een buitenlands brevet te schorsen of in te trekken? Is het mogelijk dat een persoon die in Nederland niet meer mag vliegen door een schorsing of een intrekking, alsnog kan vliegen met een buitenlands brevet?

De leden van de fractie van D66 willen graag weten waarop de verwachting gebaseerd is dat de aanwezigheid van een boordwerktuigkundige in de toekomst niet meer nodig zal zijn?

Artikel 2.4.

Dit artikel geeft regels voor het vervallen van een medische verklaring. Een verklaring wordt afgegeven door een geneeskundige of geneeskundige instantie, die door de minister daartoe is benoemd of wordt aangewezen. Aan welke instanties wordt gedacht, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Om ongeveer hoeveel verklaringen gaat het per jaar? Is er op dit moment naar de mening van de regering voldoende capaciteit om de benodigde verklaringen af te geven? (blz. 15).

Artikel 2.6.

Moet bij dit artikel onder lid d niet worden toegevoegd na «ter verkrijgen» de woorden «of verlenging» of iets van deze strekking? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel 2.12.

In de toelichting van dit artikel wordt gesproken over « een verbod dat zich uitstrekt tot ieder lid van het boordpersoneel en tot degene, die hoewel daartoe niet gerechtigd toch werkzaamheden verricht. Te denken valt aan iemand, die zonder invloed een luchtvaartuig bestuurt zonder daarvoor het noodzakelijke bewijs van bevoegdheid». Het wetsartikel zelf spreekt alleen van boordpersoneel, wat gedefinieerd is als «een lid van het cockpitpersoneel en ieder die aan boord van een luchtvaartuig ten behoeve van de inzittenden of de lading werkzaamheden verricht of heeft te verrichten»; het «lid van het cockpitpersoneel is ieder die aan boord van een luchtvaartuig werkzaamheden verricht, welke van belang zijn voor de bediening van het luchtvaartuig tijdens de vlucht». Is het niet zo dat

hierdoor iemand die geen bewijs van bevoegdheid heeft, niet in overtreding is voor dit artikel, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Moet in artikel 2.12. lid 5 eigenlijk niet staan «te doen of laten verrichten» in plaats van «te doen verrichten»? Zo niet, waarom niet?

Artikel 2.13.

Dit artikel regelt de mogelijkheid tot het opvragen van gegevens uit het register, bedoeld in artikel 126 van de Wegenverkeerswet 1994. Hoe zal de koppeling tussen dit register en een registratie en of toewijzing van de bewijzen van bevoegdheid plaatsvinden? Zal het zo zijn dat iemand die niet mag autorijden op grond van het feit dat hij onder invloed achter het stuur zat ook niet meer bevoegd is om te vliegen? Zo niet, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel I L

Is het zo, zo vragen de leden van de VVD-fractie, dat in Nederland bij elk incident een alcoholtest wordt gedaan? Zo nee, waarom niet en is de regering van mening dat dit wel zou moeten gebeuren?

Artikel 11.2.

In dit artikel staat dat alleen inzage kan worden gevorderd van het brevet en de medische verklaring. Is het zo dat hierdoor andere papieren die bij een vliegtuig horen niet hoeven worden afgegeven? Zou de huidige terminologie in artikel 48 van de wet niet beter zijn, omdat die alles dekkend is, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel 11.3.

Moet in dit artikel onder lid 2 «tot» worden toegevoegd zodat er komt de staan: «De opsporingsambtenaren zijn bevoegd tot het verrichten...», zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel 11.5

In artikel 11 lid 5 staat de bevoegdheid om een vliegverbod op te leggen aan personen onder invloed. Komt er een centrale registratie van vliegverboden? Zo ja, wie zal dat gaan doen? Zo niet, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel 11.6.

Artikel 11.6 lid 3 geeft een uitzondering voor personen die om bijzondere geneeskundige redenen geen ademanalyse hoeven te ondergaan. Kan de regering voorbeelden geven van geneeskundige redenen? Kunnen deze personen wel een bewijs van bevoegdheid krijgen, zo vragen de leden van de VVD-fractie?

Artikel 11.9. en 11.10.

In deze artikelen staat onder andere vermeld wie strafbaar zijn. Valt hier ook een mede-aansprakelijkheid van een chef-vlieger of een maatschappij onder? Zo niet, waarom niet, zo vragen de leden van de leden VVD-fractie?

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Tielens-Tripels