

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 118

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2012

Conform de toezegging in het Algemeen Overleg transportraad op 24 oktober 2012 informeer ik uw Kamer over regelgeving ten aanzien van de Werk- en Rusttijden in de luchtvaart. Op 1 oktober 2012 heeft de European Aviation Safety Agency (hierna: EASA) de *Opinie Werk- en Rusttijden*¹ gepubliceerd, die op dit moment als voorstel voor geharmoniseerde regelgeving voorligt bij de Europese Commissie. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de afgelopen 3 jaar intensief betrokken geweest bij de totstandkoming van het voorstel. In de ontwikkelfase zijn op het Ministerie diverse consultatiesessies gehouden met werkgevers- en werknemersorganisaties uit de luchtvaartsector om kennis te nemen van de standpunten.

Het uitgangspunt is één geharmoniseerde regeling waarbij rekening gehouden wordt met factoren als wetenschappelijke inzichten, reduceren van vermoeidheid onder boordpersoneel en de bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappijen. Bij de totstandkoming van de regelgeving heeft EASA gebruik gemaakt van de adviezen van onafhankelijke wetenschappers.

Een lastig punt in het wetenschappelijk onderzoek is niet zozeer het inschatten van vermoeidheid als gevolg van de verschillende en soms lange werkschema's als wel het leggen van de relatie tussen vermoeidheid en (on)veiligheid. Hierbij speelt tevens mogelijke vermoeidheid opgelopen buiten de werktijd een rol. Het is dan ook de (eigen) verantwoordelijkheid van werknemers om uitgerust een dienstperiode aan te vangen. Vermoeidheid is een belangrijk en veelbesproken onderwerp, waarbij een relatie moet worden gelegd met veiligheid alsook de sociale omstandigheden. Het toekennen van onder andere additionele rust en de introductie van een systeem om vermoeidheidsrisico's² beter in te schatten gaat bijdragen aan een veiligere vluchtuitvoering. Daar waar geen eenduidig wetenschappelijk standpunt kon worden ingenomen is gebruik gemaakt van ervaringen uit de huidige praktijk. Dat

¹ EASA Opinion 04/2012 on flight and duty time limitations and rest requirements for commercial air transport (CAT) with aeroplanes

² Fatigue Risk Management System (FRMS)

heeft geleid tot weloverwogen voorstellen, zonder inbreuk te doen op de veiligheidzorg.

De thans van toepassing zijnde regelgeving, neergelegd in Subdeel Q van de EU-verordening EC No 859/2008¹ en de vigerende Nationale Regeling Werk- en Rusttijden Luchtvaart heeft geen aantoonbare veiligheidsproblemen opgeleverd. Enkele brancheorganisaties melden nu in de pers dat er regelmatig sprake is van oververmoeide piloten.

Bij analyse van ongevallen en incidenten komt dit echter niet als significante factor naar voren. Daarnaast zijn piloten verplicht om voorvallen te melden. Uit deze meldingssystemen blijkt niet dat er sprake is van een structureel probleem. Op basis van beschikbare data en ervaringen is er in de afgelopen jaren dan ook geen aanleiding gebleken om op grond van veiligheidsrisico's maatregelen te nemen om de vliegtijden generiek te beperken.

Het EASA voorstel voorziet een verbetering van de vliegveiligheid in Europa. Zo worden er voor Nederland en andere EU lidstaten duidelijke limieten gesteld aan de maximale vliegtijden, rekening houdend met verschillende omstandigheden waaronder: onregelmatige schema's, nachtdiensten en toekenning van additionele rust in bepaalde situaties. Een van de aspecten waar de discussie zich dan ook op toespitst is de combinatie van een paraatheidienst met daaropvolgend een maximale vliegdienst.

Het veiligheidsniveau wordt met de nieuwe regelgeving niet verlaagd, maar geeft een meer gebalanceerd en geharmoniseerd beleid om vermoeidheid bij boordpersoneel te voorkomen en hierbij de luchtvaartpassagiers te beschermen. Er is gezorgd voor een verheldering en verduidelijking van de regels, door middel van invoering van tabellen en de invoering van nieuwe mitigerende maatregelen voor het compenseren van mogelijk slaapttekort en tijdzone doorkruisingen. Hiermee worden interpretatie verschillen voorkomen. Daarmee wordt bijgedragen aan een levelplaying field in Europa.

De voorgestelde regelgeving heeft ook negatieve effecten voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Het niet meer toegestaan om de huidige economy klasse stoel als rustgelegenheid te gebruiken, er moet extra rust worden ingeroosterd na nachtdiensten en er komt een limiet op de start van vroege diensten. Dit zijn zaken met een veiligheidsverhogend effect maar kunnen financiële gevolgen voor de sector hebben.

De EASA Opinie wordt momenteel behandeld binnen het Regelgevend Comité² in Brussel. In de laatste bijeenkomst van 25 oktober 2012 is voor een merendeel van de lidstaten het EASA voorstel als pakket acceptabel.

Gelet op de verschillende belangen is het niet haalbaar om alle partijen volledig tegemoet te komen. Wel heeft een evenwichtige belangenafweging plaatsgevonden. De beschikbare wetenschappelijke kennis, informatie en ervaring alsmede de ervaringen uit de huidige praktijk is besproken in een deskundigenwerkgroep en opgenomen in de voorstellen.

De nieuwe voorgestelde regelgeving geeft invulling aan de leemtes en onduidelijkheden in de huidige Europese regelgeving. Het biedt daardoor een totaal kader met heldere werk- en rusttijdlimieten en duidelijke maatregelen, die enerzijds meer bescherming bieden aan de werknemer

¹ EU-OPS

² EASA Committee

en indirect een veilige vluchtuitvoering voor de Europese luchtvaartpassagier garandeert. Anderzijds geeft de regelgeving ook de gewenste flexibiliteit aan de luchtvaartmaatschappijen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld