



Beleidskader veiligheidsniveau vliegvervoer bij dienstreizen sector Rijk, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

1. Inleiding

Als werknemers in dienst bij de sector Rijk een buitenlandse dienstreis maken, is het gebruikelijk dat de werkgever zorgt voor de aanschaf van vervoerbewijzen – waaronder vliegtickets – en hotelreserveringen. De aanschaf van vliegtickets vindt plaats op verschillende manieren. Meestal gebeurt dit (indien aangesloten) via de reisapplicatie (TEM) die mogelijk wordt gemaakt door de Shared Service Organisatie van het Ministerie van Buitenlandse Zaken: WereldWijdWerken (3W). Daarnaast vinden rechtstreekse boekingen plaats vanuit ambassades en de werknemer zelf.

Dienstreizen worden gemaakt in opdracht van de werkgever. Daarom is de werkgever ervoor verantwoordelijk dat gebruik wordt gemaakt van vervoermiddelen die voldoen aan een kwalitatief acceptabel veiligheidsniveau. Dit beleidskader over vliegvervoer geeft aan op welke manier daar binnen de sector Rijk invulling aan moet worden gegeven. Eerder was dit geregeld in een circulaire, die met de inwerkingtreding van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren per 1 januari 2020 is vervallen.¹

Toekomstige beleidswijzigingen rond het veiligheidsniveau van vliegvervoer bij dienstreizen binnen de sector Rijk zullen leiden tot aanpassing van dit beleidskader.

2. EU zwarte lijst

Om de veiligheid in de Europese Unie (EU) verder te verbeteren, besliste de Europese Commissie in samenspraak met de luchtvaartinspectiediensten in de verschillende lidstaten om vliegmaatschappijen die niet voldoen aan minimum veiligheidseisen, niet (langer) te laten opereren binnen het EU luchtruim. Dit is vastgelegd in verordening (EG) Nr. 2111/2005 van 14 december 2005. Deze zogeheten zwarte lijst is openbaar en wordt periodiek herzien. Het verbod kan gaan over alle luchtvaartmaatschappijen van een land, of over alleen een bepaalde luchtvaartmaatschappij, of over een bepaald toestel van een luchtvaartmaatschappij.

Naast het onderhoud van de toestellen door de luchtvaartmaatschappijen zelf, wordt ook getoetst op het toezicht van de lokale overheid op het onderhoud. De lijst zelf geeft geen inzicht in de scores op de toetsingscriteria. Het kan daarom in theorie zo zijn dat een maatschappij (of een bepaald type toestel) op zich wel veilig is, maar deze toch op de zwarte lijst is gezet, omdat de lokale overheid geen of onvoldoende toezicht houdt op de naleving van de veiligheidseisen door de luchtvaartmaatschappij. De zwarte lijst geeft geen informatie over de veiligheid van vliegroutes. Meestal zijn vliegmaatschappijen zelf verantwoordelijk voor een veilige vluchtuitvoering van hun routes. In de meeste gevallen gebeurt dit met veel zorgvuldigheid. Vliegmaatschappijen kiezen voor routes op basis van een eigen risicoafweging, aangevuld door eventuele nationale of internationale adviezen en/of aanwijzingen.

Daarnaast zijn er luchtvaartmaatschappijen die niet op/tussen bestemmingen in de EU vliegen, maar alleen nationaal of regionaal. Deze zijn niet door de EU beoordeeld op hun veiligheidsniveau. Het is dus niet zo dat een luchtvaartmaatschappij per definitie veilig is als deze niet op de zwarte lijst voorkomt.

3. Acceptabel veiligheidsniveau

Om aan een acceptabel veiligheidsniveau bij vliegvervoer te voldoen mag de werkgever geen vervoersbewijzen voor vliegvervoer beschikbaar stellen van luchtvaartmaatschappijen die vermeld staan op de zwarte lijst. Dit geldt ook voor nationale of regionale – buiten de EU – opererende luchtvaartmaatschappijen waarvan bekend is dat deze niet veilig zijn.

De meeste buitenlandse dienstreizen worden gemaakt met luchtvaartmaatschappijen die veilig zijn. Dat is omdat de dienstreizen binnen de EU worden gemaakt. Of dat bij aankomst buiten EU een vervolgvlucht wordt gemaakt met een luchtvaartmaatschappij die ook op EU-bestemmingen vliegt.

¹ Staatscourant 2011, 7309 (Circulaire Vliegvervoer).



Uitzonderingen

Er kunnen zich echter situaties voordoen waarin het niet lukt om aan het acceptabele veiligheidsniveau te voldoen. Het is niet haalbaar om alle situaties te benoemen waarin van dit veiligheidsniveau kan worden afgeweken. Enkele voorbeelden zijn dat ter plekke alleen luchtvervoer mogelijk is met een vliegtuig van een luchtvaartmaatschappij die op de zwarte lijst staat. Of dat andere vervoersmogelijkheden (bijvoorbeeld per trein of auto) hogere veiligheidsrisico's met zich meebrengen dan vervoer per vliegtuig van een luchtvaartmaatschappij die op de zwarte lijst staat.

4. Toetsingsprocedure uitzonderingen

In het geval er redenen zijn om af te wijken van het acceptabele veiligheidsniveau, dan blijft de werkgever verantwoordelijk voor het aanwijzen van het te gebruiken vervoer.

Daarom moet eerst zorgvuldig worden afgewogen of de dienstreis noodzakelijk is en of ander vervoer mogelijk is dan een vliegreis met een luchtvaartmaatschappij die op de zwarte lijst staat of die nationaal/regionaal als onveilig te boek staat. Ook geldt dat de vervoerskeuze wordt bepaald op basis van persoonlijke veiligheid van de individuele werknemer en niet door economische redenen, zoals tijds- en/of geldbesparing. De reizende werknemer moet bij dit proces worden betrokken.

De werkgever kan ten behoeve van zijn afweging informatie opvragen over de veiligheid van een nationale of regionale – buiten de EU – opererende luchtvaartmaatschappij. Dit geldt ook voor luchtvaartmaatschappijen die op de zwarte lijst staan.

Deze informatie kan worden gevraagd bij de verkeersadviseur van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (Directie Juridische Zaken/Internationaal Recht (DJZ/IR)) of bij Nederlandse ambassades voor informatie over bepaalde luchtvaartmaatschappijen ter plaatse. Dat geldt ook voor eventuele vragen over de vliegroute(s) van een luchtvaartmaatschappij. Nederlandse ambassades kunnen op hun beurt zelf in het land van vestiging navraag doen bij de ambassades van grote andere landen (zoals de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk) over hun kennis en beleid hierover of bij vertegenwoordiging van internationale organisaties, bijvoorbeeld het United Nations Department for Safety and Security (UNDSS).

5. Incident/ongeval

Een incident of ongeval door een dienstreis met het vliegtuig – het veiligheidsniveau maakt daarbij niet uit – is in ieder geval aan te merken als een dienstongeval als bedoeld in de CAO Rijk. De werknemer heeft recht op vergoedingen uit de CAO Rijk en/of de ACRU. De aangewezen beslisser (namens werkgever) tot de dienstreis is daarbij niet persoonlijk aansprakelijk. Bij incidenten of ongevallen met lokale werknemers, zal de werkgever hen op vergelijkbare wijze tegemoetkomen naar lokale normen.