

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/83125

**Uw kenmerk**  
2016Z06654

Datum 19 april 2016  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Smaling (SP)  
over berichtgeving over oververmoeidheid en intimidatie  
bij personeel van Emirates en Flydubai

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Smaling (SP) over de berichtgeving van Luchtvaartnieuws en Russia Today over oververmoeidheid en intimidatie bij het personeel van de vliegtuigmaatschappijen Emirates en Flydubai.

Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht dat piloten van Flydubai en Emirates oververmoeid en geïntimideerd zijn?

Vraag 2

Wat is uw reactie op de uitzending van Russia Today die gemaakt is naar aanleiding van een dodelijk vliegtuigongeval van Flydubai en waarin 60 piloten anoniem de noodklok luiden?

Antwoord 1 en 2

Ik heb kennis genomen van de signalen over de werkdruk en cultuur zoals die zijn gepresenteerd in de uitzending van Russia Today. In de media was aan de orde dat er anonieme klachten van piloten zijn over oververmoeidheid en processen bij ziekmeldingen. Met betrekking tot de onderwerpen die aan de orde zijn gesteld wil ik benadrukken dat het aan de lokale autoriteiten is om na te gaan of hier een grond van waarheid in zit.

Omwille van de vliegveiligheid hecht ik er waarde aan dat de landen en maatschappijen aan de internationaal vastgestelde eisen voldoen. De ILT controleert in Nederland steekproefsgewijs buitenlandse toestellen. Hierbij wordt ook naar het voldoen aan de regels over de werk- en rusttijden gekeken.

In de betreffende uitzending wordt een directe link gelegd met het ongeval van het toestel van Flydubai op 19 maart 2016. Er zal conform het ICAO-verdrag een onafhankelijk onderzoek naar het ongeval worden uitgevoerd. Momenteel is dit nog niet afgerond en ik wil daarom niet vooruitlopen op de mogelijke oorzaken van het ongeval.

Het is de verantwoordelijkheid van bevoegde autoriteiten in de Verenigde Arabische Emiraten zelf aandacht te besteden aan mogelijke veiligheid- en gezondheidsproblemen bij het vliegend personeel.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/83125

Vraag 3

Deelt u de mening dat er sprake is van een angstcultuur bij Emirates, zoals eerder bij Ryanair? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik heb geen aanvullende informatie en op basis van de uitzending van Russia Today kan ik geen oordeel vormen over de aanwezigheid van een mogelijke angstcultuur bij Emirates. Daarbij wil ik benadrukken dat het de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit is om zich een beeld te vormen van de cultuur en de impact daarvan op de veiligheid.

Vraag 4

Vindt u het een wenselijke situatie dat piloten van Emirates alleen klachten kunnen indienen bij de luchtvaartautoriteiten, die van dezelfde eigenaar zijn als de airline?

Antwoord 4

De eigenaar van Emirates is ook President van de Dubai Civil Aviation Authority. Het melden van voorvallen en incidenten dient te worden gedaan bij de General Civil Aviation Authority van de Verenigde Arabische Emiraten, de bundeling van 7 staten. Met deze organisatiestructuur is er sprake van gescheiden verantwoordelijkheden.

Vraag 5

Zijn er bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) berichten bekend waaruit blijkt dat er oververmoeide piloten en cabinepersoneel werkzaam zijn op Emirates vluchten? Zo ja, welke maatregelen heeft de ILT genomen? Zo nee, bent u bereid om dit tot op de bodem toe uit te zoeken?

Antwoord 5

Internationaal is vastgelegd dat het land waar de luchtvaartmaatschappij is gecertificeerd verantwoordelijk is voor de controle op de wijze waarop met werk- en rusttijden wordt omgegaan. In de uitzending wordt aangegeven dat de luchtvaartmaatschappijen zich houden aan de geldende regels. Die regels zijn vergelijkbaar met de Europese regels met betrekking tot werk- en rusttijden: ze kennen maximale eisen voor aaneengesloten uren en verplichtingen die moeten zorgen voor roosters die niet tot oververmoeidheid leiden.

De ILT kan geen diepgaand onderzoek starten naar een maatschappij waar geen formele toezichtrelatie bestaat. De ILT controleert tijdens de zogenaamde Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA) steekproefsgewijs buitenlandse toestellen. Hierbij wordt ook naar de werk- en rusttijden gekeken. In dit kader is niet gebleken dat er verifieerbare voorvallen zijn van oververmoeide piloten en cabinepersoneel die werkzaam zijn op de Emirates vluchten. De inspectiegegevens van de EU lidstaten worden in een Europese database opgeslagen welke beheerd wordt door EASA. Vanuit EASA zijn geen signalen gegeven dat bij Emirates structurele onregelmatigheden voorkomen.

Vraag 6

Klopt het dat bij Emirates zeven piloten hetzelfde werk verzetten als tien tot elf piloten bij reguliere Europese airlines? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 6

Op basis van de huidige Europese werk- en rusttijden regeling is de totale vliegtijd van een Europese piloot maximaal 1000 uren gedurende 12 opeenvolgende kalendermaanden. In de werk- en rusttijden regelgeving van de Verenigde Arabische Emiraten is een limiet gesteld van 900 uren per 12 kalendermaanden met inachtneming van de wettelijk vastgesteld rust tussen de verschillende diensten.

In CAO's van Europese luchtvaartmaatschappijen is veelal sprake van een geringer aantal vliegreizen per jaar dan met het oog op de veiligheid wettelijk toegestane maximum.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma