

Zitting 1976–1977

14 304

**Wijziging van de artikelen 1 en 8 van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47)**

Nr. 4

**VERSLAG**

Vastgesteld 7 juni 1977

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> brengt over dit wetsontwerp als volgt verslag uit.

De leden van de fracties van de K.V.P., de A.R.P. en de C.H.U. wilden hun bijdrage aan het voorlopig verslag gaarne beginnen met de uitspraak dat de doelstelling van het wetsontwerp n.l. het leggen van een duidelijke wettelijke grondslag voor de ten aanzien van werk- en rusttijden te geven regelen, waardoor elk gevaar van onverbindendheid kan worden vermeden, hun instemming heeft.

De aan het woord zijnde leden konden niet instemmen met het beperken van de voorziene regeling tot het stuurhutpersoneel. Zij waren n.l. van mening, dat ook het kabinepersoneel met het oog op de veiligheid van de vlucht en de veiligheid van de passagiers dient te vallen onder de bepalingen van een wettelijke regeling met betrekking tot werk- en rusttijden. Het is onmiskenbaar dat ook het kabinepersoneel slechts optimaal kan functioneren, zowel bij een normaal verloop van de vlucht als bij een onverhoopt abnormale gang van zaken – te denken is aan situaties, waarin de zgn. noodprocedures moeten worden toegepast –, wanneer er geen sprake is van vermoeidheid. Deze leden achtten uit dien hoofde ook voor deze categorie van vliegend personeel wettelijke limieten noodzakelijk.

Gewezen mag b.v. worden op het door de KLM op 23 augustus 1973 uitgegeven crew-butletin aan vliegers en boordwerktuigkundigen, waarin onder meer is vastgelegd dat de zorg voor de passagiers ook onder noodomstandigheden geheel aan het kabinepersoneel is toevertrouwd. Ook dient vermeld te worden, dat de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers zich nadrukkelijk heeft uitgesproken voor het ook betrekken van het kabinepersoneel in de tot stand te brengen regeling.

De aan het woord zijnde leden zullen het zeer op prijs stellen indien in een nota van wijzigingen alsnog wordt voorgesteld dat het kabinepersoneel eveneens onder de wettelijke regeling met betrekking tot werk- en rusttijden zal worden gebracht.

Voorts wilden zij erop wijzen dat de bestaande en de voorgestelde wetgeving op luchtvaartgebied voorzien in een bont scala van soorten bemanningsleden:

- Luchtvaartwet;
- Lid van het stuurhutpersoneel (art. 1.i voorgesteld)

<sup>1</sup> Samenstelling: Tolman (CHU), Schakel (ARP), voorzitter, Groensmit-van der Kallen (KVP), Koning (VVD), P. A. M. Cornelissen (KVP), ondervoorzitter, Van Rossum (SGP), Imkamp (D'66), De Beer (VVD), Knot (PvdA), Smit-Kroes (VVD), Epema-Brugman (PvdA), Van Zeil (KVP), Dragstra (CPN), Van der Doef (PvdA), Koningh (DS'70), Beinema (ARP), Van Kuijen (PPR).

– Kajuitpersoneel, genoemd in de memorie van toelichting op bij dit wetsontwerp (par. 3).

– R.T.L. art. 1.2.n: Lid van de bemanning

– R.T.L. art. 1.2.o: Lid van het boordpersoneel.

– Beschikking LI/L25958 d.d. 17-12-1976, in werking 1-1-1977:

Art. 1g: Lid van het stuurhutpersoneel.

Het ware wenselijk hier wat eenvormigheid te brengen, bij voorkeur aansluitend bij internationale bepalingen op dit gebied.

Hoewel in de definitie van «lid van het stuurhutpersoneel» (art. 1.i Ontwerp) de toevoeging «tijdens de vlucht» aansluit bij internationaal gebruik, zijn deze leden van mening dat de (enige) door de Minister in de memorie van toelichting genoemde reden («enkel tijdens de vlucht (is) het stuurhutpersoneel functioneel en verantwoordelijk . . .») in strijd is met de werkelijkheid.

Met name de «enge» versie van het begrip vlucht (begin van de aanloop van de start-einde van de uitloop, art. 1.2.y-aa R.T.L.) houdt in dat ook buiten de «vlucht» het stuurhutpersoneel in functie is tijdens het in- en uittaxiën.

Maar zelfs indien een wijdere versie van het begrip vlucht wordt gehanteerd (deuren dicht – deuren open, art. 86a1 Strafrecht) dan nog heeft het stuurhutpersoneel taken (en verantwoording) vóórdát de deuren dicht gaan en nadat ze geopend worden. Met name een goede vluchtvoorbereiding is van direct belang voor de veiligheid van de vlucht. Hieronder valt onder meer het kennisnemen en beoordelen van de meteorologische omstandigheden van de vlucht, het maken of controleren van het vliegplan en het bepalen van de benodigde hoeveelheid brandstof voor de vlucht en het kennisnemen van de meest recente wijzigingen of storingen in de navigatie-, communicatie- en vliegvelduitrusting en procedures langs de route van de vlucht. Ook bij de controle van het vliegtuig voor de vlucht, het toezicht op tanken van brandstof en het verrichten van de controlehandelingen en handelingen voor het klaarmaken van het vliegtuig en apparatuur voor de vlucht aan de hand van de zgn. checklist is het stuurhutpersoneel functioneel betrokken en is het rechtstreeks verantwoordelijk.

Deze leden zouden het op prijs stellen indien de misleidende indruk die de memorie van toelichting in deze geeft door de Minister zou worden weggenomen. Ten slotte zou naar het oordeel van de aan het woord zijnde leden het deel «tijdens de vlucht» aan het eind van de definitie thuis horen, zulks ter navolging van de ICAO definitie van een Flight Crew Member.

Verwijzende naar artikel 8, lid 2, van het wetsontwerp, stelden deze leden de vraag of niet een extra lid zou moeten worden toegevoegd luidende aldus:

– «Een lid van het stuurhutpersoneel mag de bediening waartoe hij is aangewezen niet beginnen indien hij verwacht dat hij tijdens de te beginnen vlucht niet in staat zal zijn de bediening naar behoren te verrichten».

De belangstelling van de leden van de fracties van K.V.P., A.R.P. en C.H.U. ging ook uit naar het gestelde in artikel 8a, lid 1. Aan welke regelen wordt in dit kader gedacht? De zelfde vraag richtte zich op artikel 8a, lid 2.

De memorie van toelichting vermeldt voorts dat thans op vrijwillige basis proef wordt gedraaid met een opzet voor een regeling; welke resultaten zijn thans reeds verkregen? Welke periode is voor deze op vrijwillige basis draaiende proef voorzien?

De leden van de fractie van de P.v.d.A. hadden met belangstelling kennis genomen van het wetsontwerp en het rapport van de Commissie-Kan. Een eerste vraag, die bij hen was opgekomen is de verhouding van de thans voorgestelde bepalingen tot die van de Arbeidswet en daarop gebaseerde

besluiten. Tot hoelang zal het mogelijk zijn alle zaken, die de luchtvaart betreffen, in de Luchtvaartwet te regelen en niet onder te brengen in de afzonderlijke sectorwetgeving. Welke criteria hanteert de Regering hier? Hoe stelt de Regering zich voor, dat de controle op de in te voeren voorschriften zal worden gehouden? Wie zal daarmee worden belast? Kan de Regering een nader inzicht bieden in de gevolgen op exploitatief gebied voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen?

Het kwam deze leden wat navrant voor, dat – waar de vervolmaking van de techniek steeds voortschrijdt, hetgeen zal betekenen dat minder afwijkingen van de normale dienstregelingen voorkomen – juist nu de behoefte wordt gevoeld voor een regeling. Hoe wordt in de te ontwerpen bepalingen rekening gehouden met incidentele verstoringen van vluchtschema's, vooral ook als die tijdens vluchten pas blijken?

Het onderscheid tussen verkeersvluchten en andere vluchten deed de vraag naar voren komen of er een sluitend onderscheid te maken is. Waarom valt een privé eigenaar van een vliegtuig, dat vervoert, niet onder de verplicht voorgestelde bepalingen? Behoeft het woord Luchtvaartmaatschappij in deze niet een begripsbepaling in de wet in artikel 1?

Deze leden hadden vervolgens behoefte het beleid van werkgevers in de luchtvaartsector nader ter discussie te stellen. In welke mate wordt in de luchtvaart gebruik gemaakt van vliegers, anders dan in dienst op arbeidscontract? Is het nodig of wenselijk voor het incidenteel beschikken over vliegers tot een andere verhouding dan een arbeidsovereenkomst te komen? Indien dit verschijnsel «het verrichten van enkele vliegdiensden» niet kan worden uitgebannen, op welke wijze vindt de Regering het dan controleerbaar, dat werk- en rusttijden hier voldoende worden gerespecteerd? Wordt het hier gesignaleerde verschijnsel ook in de hand gewerkt door andere luchtvaartmaatschappijen, die voor seizoenpiekvervoer vliegers in dienst nemen, die dan vervolgens weer ontslagen worden en in de WW lopen? In welke mate komt dit laatste verschijnsel voor en is er geen reden tegen dit oneigenlijk gebruik van de sociale verzekeringswetten op te treden?

In het algemeen hadden de leden van de P.v.d.A.-fractie behoefte om de problemen van de kleine luchtvaart en de verscheidenheid in de vormen, waarin deze voorkomt, aan een nadere beschouwing onderworpen te zien. De toename van dit verkeer – wellicht elders sterker dan in Nederland – betekent uiteraard een grotere onveiligheid, die de vraag doet rijzen waarom niet nu ook nadere maatregelen nuttig of nodig zijn.

Artikel 8b doet de vraag rijzen welke organisaties naar het oordeel van de Minister representatief zijn voor de leden van het stuurhutpersoneel. Worden ten aanzien van het representatief zijn nog bepaalde voorwaarden gesteld? Wordt met name en voorwaarde gesteld ten aanzien van het openstaan van het lidmaatschap ook door beroepsgenoten, die niet werkzaam zijn bij een luchtvaartmaatschappij?

Onder het voorbehoud dat de Regering op bovenstaande vragen tijdig voor de openbare behandeling schriftelijk zal antwoorden, acht de Commissie deze openbare behandeling hiermee voldoende voorbereid.

De voorzitter van de Commissie,  
Schakel

De griffier van de Commissie,  
Hubert