

08000759

Onderzoeksraad voor Veiligheid

Postbus 95404
2509 CK DEN HAAG

datum: 22 APR 2008	OVV VOOR VEILIGHEID
In behandeling zij:	
Naam:	Afdeling:

Contactpersoon

-

Datum

21 APR 2008

Ons kenmerk

VENW/IVW-2008/3321

Onderwerp

Reactie op rapport Russische vliegtuigen

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

OVV 06501649

Geachte

In december 2006 heeft uw Raad het eindrapport uitgebracht inzake twee ongevallen waarbij Russisch geregistreerde vliegtuigen waren betrokken, een Yakolev 52 (RA02080) en een Sukhoi 29 (RA1276). De in het rapport aan mij gerichte aanbevelingen zijn gebaseerd op uw onderzoek naar deze twee ongevallen.

Ik vat uw aanbevelingen als volgt samen:

1. De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen maatregelen te nemen om te komen tot verbetering van het toezicht in Nederland op de luchtwaardigheid en de operatie van:
 - vliegtuigen van de categorie General Aviation die niet zijn geregistreerd in een JAA (EASA)-lidstaat, en;
 - vliegtuigen die door hun militaire ontwerpgeschiedenis niet zijn voorzien van een volgens ICAO-richtlijnen afgegeven type certificaat.
2. Hierbij dient onder meer duidelijkheid te worden verschaft over de status en de bevoegdheid van de Federation of Aviation Amateurs of Russia. Indien hiervoor aanvullende regelgeving nodig is dient dit bij voorkeur in Europees verband te worden vastgelegd.
3. De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen passende maatregelen te nemen, om de risico's bij het vliegen met de Yak-52 naar een voor dit vliegtuigtype geaccepteerd niveau te brengen volgens het ALARP principe (As Low As Reasonably Practicable).

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



Alvorens in te gaan op de aanbevelingen uit het rapport wil ik u mijn excuses aanbieden voor deze late reactie. Zoals ik tijdens onze kennismaking in september 2007 heb aangegeven, hecht ik aan het nakomen van termijnen en afspraken. Ook ben ik van mening dat reacties op uw rapporten en aanbevelingen kwalitatief op orde moeten zijn. In contacten tussen uw en mijn medewerkers is dit ook nog eens gememoreerd.

De aanbevelingen uit het rapport brengen mij tot de volgende reactie.

Aanbeveling 1

Buitenlandse vliegtuigen die in Nederland vliegen, worden op basis van risicoprofielen geïnspecteerd. Met de invoering van dit risico-gestuurd toezicht in 2007 is dan ook sprake van verbetering van het toezicht. De beperkte capaciteit die de Inspectie VenW tot haar beschikking heeft, wordt doelgerichter ingezet. Het door u in uw rapport genoemde steekproefsgewijze toezicht wordt niet langer uitgevoerd.

Buitenlandse vliegtuigen mogen in Nederland vliegen indien daarvoor specifiek toestemming is verstrekt door de Inspectie VenW. Als het vliegtuig is voorzien van een Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) conform de in ICAO-verband gemaakte afspraken, mag een vliegtuig eveneens internationaal vliegen. Het controleren van de status en rechtsgeldigheid van documentatie behorend bij een buitenlands geregistreerd vliegtuig is een vast onderdeel van de huidige SAFA/SAGA-praktijk.

De Inspectie VenW heeft geen registratiesysteem waarin de niet in Nederland geregistreerde vliegtuigen staan vermeld, ook al kunnen deze vliegtuigen zich wel in Nederland bevinden. In het mondiale ICAO systeem moet een land uitsluitend registratiegegevens bijhouden van vliegtuigen die bij dat land zijn geregistreerd. Een land van registratie houdt niet bij waar het desbetreffende vliegtuig zich feitelijk bevindt. Gelet op het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart is het ook niet mogelijk voor staten om centraal bij te houden waar ter wereld de bij haar geregistreerde vliegtuigen zich bevinden.

De door u bedoelde vliegtuigen die niet zijn geregistreerd in een JAA (EASA)-lidstaat of die door hun militaire ontwerpgeschiedenis niet zijn voorzien van een volgens ICAO-richtlijnen afgegeven type certificaat, vallen echter wel binnen de scope van het hierboven beschreven SAFA/SAGA inspectieprogramma.

Naar mijn idee hebben de recente wijzigingen in het inspectieprogramma tot verbeteringen in het toezicht geleid. Met name het risico-gestuurde toezicht draagt daar aan bij. Mijns inziens is hiermee tegemoet gekomen aan uw aanbeveling om tot verbetering van het toezicht te komen.



Aanbeveling 2

De Russische Civiele Luchtvaartautoriteit (SCAAR) heeft aangegeven dat de bevoegdheden van de in uw rapport genoemde Federation of Amateur Aviators of Russia (FLA) niet verder strekken dan de Russische landsgrenzen. Uitsluitend vliegtuigen die geregistreerd zijn bij de officiële Russische Civiele Luchtvaartautoriteit (SCAAR), zijn conform de ICAO eisen gecertificeerd.

Door de inwerkingtreding van EG Verordening (EG) nr. 375/2007 is reeds invulling gegeven aan uw aanbeveling. De Verordening geeft de uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties.

Hoe moet worden omgegaan met de continuering van operaties met vliegtuigen, die in de voormalige Sovjet-Unie zijn ontworpen en nu geregistreerd zijn in lidstaten van de Europese Unie is verwoord in deze verordening. De verordening bepaalt namelijk dat vliegtuigbouwers, die vliegtuigen bouwen waarvoor geen Bewijs van Luchtwaardigheid conform ICAO-voorschriften is afgegeven, tot 28 maart 2008 de tijd hadden een ICAO conform valideringsproces te initiëren en aan EASA voor te leggen. EASA zal vervolgens een lijst vaststellen welke vliegtuigtypes voor validiteit in aanmerking komen. Wanneer deze lijst zal zijn vastgesteld is op dit moment niet bekend.

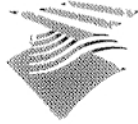
De Inspectie VenW houdt in haar toezicht rekening met hetgeen is bepaald in de verordening alsmede de door EASA vastgestelde richtlijnen en handelt bij inspecties dienovereenkomstig. De thans bestaande regelgeving is naar mijn mening afdoende om adequaat toezicht te kunnen houden op de veiligheid met betrekking tot onderhavige vliegtuigen.

Door de inwerkingtreding van de bovengenoemde nieuwe Europese regelgeving is er niet langer een noodzaak van nieuwe regelgeving. Uw aanbeveling is hiermee reeds ingevuld.

Aanbeveling 3

In januari 2007 zijn op twee in Rusland geregistreerde Yak-52 vliegtuigen een SAFA/SAGA inspectie verricht (met een Hongaars typocertificaat conform ICAO annex 8) door de IVW. Er zijn toen geen bijzonderheden geconstateerd. De twee geïnspecteerde Yak-52 vliegtuigen hebben een BVL en een BVI van de Russische FLA inclusief de acceptatie van de Franse civiele luchtvaartautoriteit "Direction Générale de l'Aviation Civile". Nederland accepteert de beoordeling van de overige EU Lidstaten, in dit geval van de Fransen, tenzij de SAGA inspectie het tegendeel bewijst.

Mijn Inspectie gaat na of de wijze waarin het huidige SAGA-programma voorziet in de controle van buiten Nederland geregistreerde vliegtuigen, waarvan de operatie (mogelijk) binnen Nederland plaatsvindt, volstaat om het veiligheidsniveau (ALARP) van de binnen Nederland vliegende Yak-52's vast te kunnen stellen. Zo nodig wordt het inspectieprogramma aangepast. Hierbij moet rekening worden gehouden met het feit dat



de onder 1 beschreven informatierestricctie een rol speelt. Op voorhand kan ik u dus niet toezeggen dat er daadwerkelijke wijzigingen in het inspectieprogramma doorgevoerd zullen worden. Eerst zal de inspectie de eventuele noodzaak hiervan in beeld brengen. U zult hierover geïnformeerd worden.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn medewerkers van mijn ministerie altijd bereid met uw Raad nader van gedachten te wisselen over de aanbevelingen die u gedaan heeft.

Hoogachtend,

~~DE MINISTER~~ VAN VERKEER EN WATERSTAAT,