



Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Beantwoording Kamervragen onderhoud KLM in
buitenland

TER BESLISSING

Datum

10 april 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/91044

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Beslistermijn

17 april 2025

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Op 25 maart zijn schriftelijke vragen gesteld door lid De Hoop (GL-PvdA) naar aanleiding van het nieuwsbericht op de website Luchtvaartnieuws van 16 januari 2025 met de titel 'KLM registreert vracht-747's tijdelijk in buitenland voor onderhoud'.

Geadviseerd besluit

Akkoord te gaan met de voorgestelde beantwoording van de Kamervragen en de Kamer overeenkomstig te informeren.

Kernpunten

- De Europese regelgeving waarborgt de luchtvaartveiligheid van luchtvaartuigen die worden ingeschreven in het Nederlandse luchtvaartuigregister.
- Bij het inschrijven in Nederland en de bijbehorende afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid (BVL) moet de inschrijver aantonen dat dit aan alle geldende eisen voldoet.
- Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar en operator om binnen de kaders van de regelgeving vluchten uit te voeren en de luchtvaartveiligheid te waarborgen.
- De ILT-Luchtvaartautoriteit doet hier een intensieve controle op.
- De ILT-Luchtvaartautoriteit kent geen andere voorbeelden in Nederland van een groot luchtvaartuig dat wordt uitgeschreven uit het register om vervolgens te worden onderhouden buiten het Europese regime.

Krachtenveld

- Lid De Hoop vraagt of de werkwijze in dit geval gebruikelijk is en of dat een administratieve kwestie of een veiligheidskwestie is.
- Mogelijk wekt het artikel de indruk dat er veiligheidsrisico's ontstaan.
- Juist gezien de internationale aard van de luchtvaart stelt de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) dezelfde veiligheidseisen aan alle verdragspartijen.
- Het is voor luchtvaartmaatschappijen van belang dat zij binnen de gestelde veiligheidseisen de vrijheid krijgen om hun eigen bedrijfsvoering in te richten. Dat geldt ook voor het onderhoud.
- Momenteel is er een tekort aan capaciteit voor onderhoud bij Nederlandse en Europese onderhoudsbedrijven.

Datum

10 april 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/91044

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)

3

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

Internationale/Europese context

In zowel het internationale Verdrag van Chicago voor de luchtvaart (ICAO) en de Europese verordeningen is rekening gehouden met de gecontinueerde luchtwaardigheid van luchtvaartuigen bij het in- en uitschrijven van een luchtvaartuig in een register van een lidstaat. De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet toe op de naleving van de bepalingen van de eisen waaraan de houder/eigenaar moet voldoen. Het feit dat de KLM een luchtvaartuig uitschrijft uit het Nederlandse luchtvaartuigregister en laat onderhouden door een niet EASA-gecertificeerd onderhoudsbedrijf om het daarna weer in te schrijven is niet in strijd met de regels. De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet erop toe dat bij de afgifte van het bewijs van luchtwaardigheid aan de geldende eisen is voldaan.

Politieke context

De overheid laat luchtvaartmaatschappijen vrij om binnen de regels haar keuzes te maken voor het onderhoud van luchtvaartuigen. Er zijn veel verschillende overwegingen om dit te doen, zoals het tekort aan capaciteit bij onderhoudsbedrijven in Europa om het onderhoud te kunnen uitvoeren, maar ook de (arbeids-)kosten die mogelijk lager zijn in het buitenland.

De TK is op meerdere momenten geïnformeerd over de wijze waarop Nederland de luchtvaartveiligheid waarborgt, onder andere in de beleidsreactie op de Staat van de Luchtvaart 2023¹. Daarbij wordt onder andere gewezen op de rol van de luchtvaartveiligheidsmanagementsystemen van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en het toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit daarop.

Er zijn recent geen andere Kamervragen gesteld die specifiek betrekking hebben op de veiligheid van in NL geregistreerde luchtvaartuigen. De Tweede Kamer is met de Staat van de Luchtvaart 2023 eerder geïnformeerd over de personeelstekorten bij onderhoudsbedrijven. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft geen signalen dat dit momenteel leidt tot veiligheidsrisico's.

¹ Kamerstuk 31936 nr. 1152

Uitvoering en gevolgen maatschappij

Alle luchtvaartuigen die zijn ingeschreven in een lidstaat van het internationale verdrag voor de luchtvaart voldoen aan minimale eisen met betrekking op de luchtwaardigheid. Bij het in- en uitschrijven van een luchtvaartuig van de ene lidstaat naar de andere verschuift alleen de eindverantwoordelijkheid voor de werking van het luchtvaartveiligheidssysteem. Er is geen sprake van het verlagen van de standaard voor de luchtvaartveiligheid. De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet er bij het inschrijven van een luchtvaartuig in het Nederlandse luchtwaardigheidsregister op toe dat bij de afgifte van het bewijs van luchtwaardigheid aan de geldende eisen is voldaan.

Datum

10 april 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/91044

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

3

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beantwoording Kamervragen onderhoud KLM in buitenland.	Beantwoording schriftelijke vragen lid de Hoop ingezonden 25 maart 2025.
2	Artikel Luchtvaartnieuws 16 januari 2025	Achtergrond informatie.
3	Beleidsreactie Staat van de Luchtvaart 2023	Ter info.