

**Was er bij de gecrashte Martinair vlucht in Faro ook sprake van commerciële/operationele druk op de piloten?**

**Het was een op relatief korte termijn ingelaste vlucht; de vlucht was vanwege technische mankementen vertraagd én enkele minuten voor de gecrashte Anthony Ruys was een ander Martinair toestel wel geland.**

In de zomer van 1998 is er onrust over de hoge werkdruk van piloten van chartermaatschappijen, waarbij met name Martinair wordt genoemd. Hieronder enkele delen uit kranten-artikelen.

**Arbeidsovereenkomsten uit de tijd ‘van de wilde vaart’**

*NRC*, [6 augustus 1998](#) (artikel naar aanleiding van onvrede bij met name Martinair-piloten)

“...Van belang is verder dat het hier gaat om chartermaatschappijen [*zoals Martinair*] met arbeidsovereenkomsten uit de tijd van ‘de wilde vaart’, wat zoveel wil zeggen als vliegen wanneer ergens een vracht te halen is. Daarbinnen was voldoende ruimte voor uitzonderlijke werktijden. ...”

In hetzelfde artikel staat ook:

‘De oorzaak van het tekort bij deze maatschappij is voornamelijk de achterstand in trainingen. Het betreft dan meerdaagse bijeenkomsten waar de piloten wordt geleerd om als cockpitbemanning beter met elkaar samen te werken ([cockpit resource management](#)). Hierdoor hoopt men de menselijke factor als mogelijk risico op een vlucht verder terug te dringen. Bij ongelukken en incidenten in het verleden blijkt die *human factor* steeds weer een belangrijke rol te spelen.’

**‘De passagier wil naar zijn bestemming’**

Martinair-woordvoerder in *Trouw* van [7 augustus 1998](#)

“...De piloot moet zelf beoordelen of hij uitgerust genoeg is om de lucht in te gaan. Er zijn nu eenmaal situaties dat je plotseling een invaller nodig hebt. Een passagier heeft er geen boodschap aan als een piloot ziek of misselijk is. De passagier wil naar zijn bestemming.”