



**Eindverslag commissie Müller**  
**December 2003**



## Eindverslag commissie Müller

### *Opdracht:*

Vaststellen van de Aansprakelijkheid en Verantwoordelijkheid van de Certifying Staff binnen KLM Engineering & Maintenance

In bijgaand document wordt verslag gedaan van de bevindingen van de Commissie Müller met als onderwerp de Aansprakelijkheid en Verantwoordelijkheid van de Certifying Staff werkzaam bij de KLM JAR 145 organisatie.

### *Leden van de commissie waren:*

John van Braam	lid Kernteam, grondwerktuigkundige avionisch
Rob Swankhuizen	grondwerktuigkundige avionisch
Mark Rademaker	hoofd KLM HR Legal Services
Rolf Müller	onafhankelijk deskundige, jurist, ex- KLM vlieger, ex voorzitter Luchtvaartkamer Raad voor de Transportveiligheid
Johan Bank	lid Kernteam

De commissie heeft een negental bijeenkomsten gehouden waarin bijgaande notitie en presentatie is vastgesteld. De inhoud wordt gemeenschappelijk door de deelnemers gedragen, tenzij anders aangegeven.

Bijgaand document vormt één geheel met de presentatie.

Na discussie en vaststelling in het Kernteam o.l.v. de hr. A. Rutten, is het rapport geaccepteerd en zijn de bevindingen en aanbevelingen overgenomen.

Wij nemen op ons om bijgaande presentatie, inclusief het toelichtend materiaal, te communiceren naar de Certifying Staff via bijeenkomsten in de verschillende hangars en op Schiphol Centrum.

01 december 2003

J.N.M. Bank

## 1. Opdracht KLM engineering & Maintenance

- 1.1 KLM Engineering & Maintenance heeft als JAR-145 organisatie het privilege om, ten behoeve van haar opdrachtgevers, onderhoud uit te voeren aan vliegtuigen conform de daarvoor geldende voorschriften en wettelijke kaders, op een wijze die de vliegveiligheid zeker stelt.  
Deze activiteiten worden in een commerciële omgeving uitgevoerd, zodat er eisen worden gesteld aan de efficiëntie en effectiviteit van haar handelen.

## 2. Certification of Maintenance (JAR-145.50)

- 2.1 In JAR-145.50 wordt aangegeven onder het hoofdstuk “Certification of Maintenance” dat een Certificate of Release (CRS) moet worden afgegeven door gecertificeerd personeel, wat gemachtigd is door en namens de JAR 145 organisatie, wanneer het door de klant gespecificeerde onderhoud naar tevredenheid is uitgevoerd door de organisatie.

*(See AMC 145.50) (1)*

*(a) Except where stated otherwise in subparagraphs (d), (e) and (f) a certificate of release to service must be issued by appropriately authorised certifying staff on behalf of the JAR-145 approved maintenance organisation when satisfied that all maintenance required by the customer of the aircraft or aircraft component has been properly carried out by the JAR-145 approved maintenance organisation in accordance with the procedures specified in the JAR-145.70 Maintenance Organisation Exposition taking into account the availability and use of the maintenance data specified in JAR-145.45.*

- 2.2 Een CRS is dan ook een officiële schriftelijke verklaring van daartoe speciaal gecertificeerd en door de JAR 145 Aircraft Maintenance Organisation gemachtigd technisch personeel dat, na het correct uitvoeren van het gespecificeerde onderhoud, het vliegtuig, of een onderdeel vrijgeeft voor gebruik en daarmee geschikt is bevonden voor het uitvoeren van een veilige vlucht

*(Leaflet 41 item 6)*

*It certifies that the maintenance work ordered has been correctly and completely carried out taking into account the items that could be carried forward.*

*Thus, when maintenance (cf. Paragraph 5) is due, an operator can only put an aircraft back into service when he has assured himself that the maintenance has been released through a certificate of release to service.*

*In case of maintenance contained in a work package, the accomplishment of all the work contained in the job package should be released through a certificate of release to service.*

*This certificate means that the signatory is assured through the proper means that:*

- All the maintenance asked of the JAR-145 organisation has been carried out according to the JAR-145*
- All defect rectification from inspection or requested by the crew has been carried out according the JAR-145*
- Any defect not rectified has been carried forward with the operators formal agreement.*

*The CRS renders the signatory responsible for only the above listed items. It is only valid at the time of signature.*



### 3. Wanneer is een Certificate of Release to Service noodzakelijk?

- 3.1 Na het uitvoeren van onderhoud (conform M.O.E.) is een Certificate of Release to Service noodzakelijk, voordat een operator met het vliegtuig mag gaan vliegen.

*JAR-OPS 1(3).875 Prescribes that an operator shall not operate an airplane unless it is maintained and released to service by an organisation appropriately approved/accepted in accordance with JAR-145 except that pre-flight inspections need not necessarily be carried out by the JAR-145 organisation.*

*A CRS is necessary before flight at the completion of any package of maintenance specified by the operator in accordance with such operators responsibility in JAR-OPS 1 (3) 890.*

### 4. Pre-flight inspection

*Volgens de JAR-OPS 1.880 terminology:*

*The following definitions shall apply to this subpart:*

*(a) Pre-flight inspection means the inspection carried out before flight to ensure that the airplane is fit for the intended flight. It does not include defect rectification.*

- 4.1 De pre-flight is geen onderdeel van het maintenance programma; doel is te bepalen of het vliegtuig “fit is for the intended flight”.  
Het is de verantwoordelijkheid van de operator om te bepalen wie de pre-flight uitvoert.  
Personeel dat de pre-flight uitvoert dient voldoende getraind te zijn, dit kunnen vliegers, mechanics of certifying staff zijn.
- 4.2 Uitvoeren van maintenance of defect rectification is geen onderdeel van de pre-flight; voor een pre-flight wordt dan ook geen Certificate of Release to Service gegeven, aftekenen via “Action” is voldoende (niet bij de KLM i.v.m. de aanwezigheid van een Bill Of Work).
- 4.3 In het Maintenance Management Exposition is vastgelegd dat de pre-flight gewoonlijk door “qualified staff” van de JAR-145 organisatie wordt uitgevoerd.
- 4.4 Wanneer er Maintenance Required Items aan de pre-flight zijn toegevoegd, gelden hiervoor de JAR-145 procedures, inclusief een CRS.
- 4.5 Als gevolg van discussies in de commissie Müller wordt door de afdeling Central Engineering gewerkt aan een duidelijkere scheiding tussen pre-flight en de daily inspection / overnight inspection, welke laatste wel een onderdeel vormt van het maintenance programma en dus volgens JAR-145 procedures van een CRS moet worden voorzien. Ook is aangegeven dat momenteel de pre-flight volgens de “condensed” wijze uitgevoerd dient te worden, de “expanded” versie is alleen bedoeld ter toelichting.

## 5. Wat is maintenance ? <sup>1</sup>

5.1 *JAR-145.5 defines Maintenance as any one or combination of overhaul, repair, inspection, replacement, modification or defect rectification of an aircraft/aircraft component. The following should therefore be considered as maintenance and is therefore subject to the issuance of certificates of release to service (CRS):*

- *Application of the operator's maintenance programme,*
- *Any corrective action taken to correct defects discovered on the ground or in flight,*
- *Any implementation of service bulletins, modification, repair or airworthiness directive.*

*The package of maintenance may include any one or combination of the following elements: a check or inspection from the operators aircraft maintenance programme, Airworthiness Directives, overhauls, repairs, modifications, aircraft component replacements and defect rectification.*

5.2 Note:

Momenteel loopt er een discussie m.b.t. de definitie van “maintenance” in relatie met het cabine onderhoud.

Het IVW heeft haar goedkeuring gehecht aan een lijst van werkzaamheden in de cabine welke niet onder de definitie van maintenance vallen en waarvoor dan ook geen CRS behoeft te worden afgegeven.

Er loopt momenteel bij de B737 een proef waarbij het de Cabin Mechanics is toegestaan, op basis van voornoemde lijst, klachten in het CML af te handelen.

## 6. Proces van een Release to Service

*Generally, there are 3 phases to the Release to Service process:*

- *Maintenance request by the costumer (Work order, Tech log entry, etc)*
- *Execution of maintenance*
- *Release to Service.*

6.1 Bovenstaand houdt in dat op elke ATL entry (een maintenance request) een Certificate of Release to Service dient te worden afgegeven door de certifying staff.

## 7. Wie geeft een CRS?

7.1 De certifying staff geeft de CRS af, namens de JAR-145 organisatie waarmee een bedrijfsverantwoordelijkheid wordt verwezenlijkt. (***on behalf of; materializing a corporate responsibility***).

De Certifying Staff is verantwoordelijk voor de afgifte van de CRS (JAR-66.1).

*Zie: 66.1*

*(a) JAR-145 requires appropriately authorised certifying staff to issue a certificate of release to service on behalf of the JAR-145 approved maintenance organisation when satisfied that all required maintenance has been completed.*

*(b) Except where stated otherwise in paragraphs (c), (d), (e) and (f), certifying staff responsible for issuing the certificate of release to service must be qualified in accordance with the appropriate requirements of this JAR-66.*

*(c) This JAR-66 is limited to those certifying staff responsible for issuing the certificate of release to service for aeroplanes and helicopters with a maximum take off mass of 5700 kg and above.*

7.2 Voor wat betreft line maintenance wordt een CRS afgegeven door een Cat A, B1/ B2 certifying staff.  
Voor wat betreft base maintenance wordt een CRS afgegeven door een Cat C certifying staff.

<sup>1</sup> Bron – Leaflet 41-5

## 8. Wie zijn Certifying Staff in de zin van JAR-66?

- 8.1 *Certifying staff are able to determine when the aircraft or aircraft component is ready to release to service and when it should not be released to service. JAR AMC 145.30(d) item e.*
- 8.2 Men spreekt binnen de JAA ook over certifying staff indien men personen bedoeld die een onderdeel vrijgeven na reparatie en van een JAA form-one voorzien. Deze categorie certifying staff heeft geen JAR-66AML
- 8.3 Er worden door de JAR-66 de volgende categorieën certifying staff onderscheiden:
- **CAT A** certifying staff line maintenance, simple defect rectification.
  - **CAT B1** certifying staff, line maintenance, mechanical and electrical systems, structures, power plant and avionic LRU.
  - **CAT B2** certifying staff line maintenance, avionic- electrical systems
  - **CAT C** certifying staff, base maintenance, all systems
- Vereist: 3 jaar als B1 of B2 waarvan 1 jaar in base maintenance als “supporting staff”.
- 8.4 Binnen KLM Engineering & Maintenance worden bepaalde technici ook als KLM Cat D benoemd; de Cat D wordt echter niet genoemd in de zin van JAR-66.
- 8.5 In leaflet 41 (JAR-145 Certificate of Release to Service) staat een procedure omschreven waaronder technici met een component authorisation onderhoud aan een component, volgens de KLM, rechtstreeks op een ATL entry van een CRS mag voorzien.
- 8.6 In de commissie bestaat verschil van mening omtrent de status van de procedure welke momenteel in het Maintenance Authorisation Manual (welke is goedgekeurd door het IVW-DL) voor de Cat D technici is beschreven. Ook in het M.O.E. wordt Cat D niet genoemd.
- 8.7 In de regelgeving bestaat een onderscheid tussen beide categorieën van CRS; certifying staff in de zin van JAR-66 mogen geen componenten van een CRS voorzien; certifying staff van componenten mogen alleen een CRS middels een JAA-FORM-ONE van componenten afgeven. (Ref JAR-145.1)
- 8.8 Vraag is of, bij onderhoud aan stoelen, een additionele CRS van een B1 of B2 noodzakelijk is wanneer dit onderhoud aan boord van het vliegtuig is uitgevoerd (e.e.a in relatie met de vliegtuigsystemen). Op dit moment is het nog in onderzoek binnen de KLM.

## 9. Relatie met JAR-66

- 9.1 JAR-66 schrijft voor op welke wijze personen zich dienen te kwalificeren voordat zij door de JAR-145 erkende onderhoudsorganisatie kunnen worden geautoriseerd om namens hen een CRS af te kunnen geven. Certifying staff Categorie B1/B2 en C dient in de eerste plaats houder te zijn van een JAR-66AML voorzien van één of meerdere aircraft type-ratings. Certifying Staff Categorie A heeft geen type ratings op het JAR-66AML.
- 9.2 De vereiste kwalificaties voor het certificeringpersoneel zijn neergelegd in JAR-66. Zij wordt daarin in vier categorieën ingedeeld. Bij elk van de vier categorieën horen specifieke bevoegdheden en vereiste kwalificaties. De JAR-66AML kan worden beschouwd als een basis document waaruit blijkt dat de houder voldoet aan de eisen van JAR-66 inzake kennis en ervaring. Daarnaast dient de certifying staff houder te zijn van een JAR 145 certification authorization, waaruit blijkt welke privileges aan de persoon zijn toegekend.

*Note: Uit het Staats Blad 2001 – 256*

*Nota van toelichting*

*Het JAR-66AML kent enkele specifieke bijzonderheden:*

*1. Aan dit bewijs van bevoegdheid zijn geen algemene bevoegd verklaringen verbonden maar uitsluitend bijzondere bevoegd verklaringen. Dit betekent, dat een JAR-66AML alleen verleend kan worden als ten minste één bijzondere bevoegdverklaring daarbij kan worden afgegeven. Voor het AML, reeds opgenomen in het besluit, geldt hier hetzelfde als voor het JAR-66AML. De aanpassing met betrekking tot het JAR-66AML heeft derhalve mede betrekking op het AML*

## **10. Line Maintenance**

- 10.1 Bij line maintenance wordt, zoals reeds aangegeven, een CRS afgegeven op elke ATL entry voor dat specifieke werk. Dit gebeurt door de Cat A voor werk dat hijzelf heeft uitgevoerd of door een Cat B1/ B2 ook voor werk dat door anderen is uitgevoerd.  
Uiteraard geldt hierbij de beperking dat deze CRS mag worden afgegeven wanneer het werk binnen de scope van zijn autorisatie valt.
- 10.2 Een qualified mechanic kan/mag onderhoud voorzien van een sign-off wanneer hij tekent voor Action op een ATL entry.  
In dit geval kan alleen de Cat B1 of B2 de CRS afgeven, waarmee hij inhoudelijk verantwoordelijk is voor het uitgevoerde werk.
- 10.3 Note:  
Alhoewel "A" checks volgens de JAR tot Line Maintenance behoort, voert KLM Engineering & Maintenance momenteel dit onderhoud uit conform de Base Maintenance wijze, dus een CRS wordt afgegeven door een Cat C. Het IVW heeft de huidige werkwijze vooralsnog geaccordeerd.

## **11. Base Maintenance**

- 11.1 *JAR 145 30(f2) requires in case of base maintenance , Cat C certifying Staff supported by Cat B1 en B2 qualified staff.*  
*Support means that the Cat B1 qualified staff must be satisfied that all mechanical tasks / inspections have been carried out to the required standard and that the Cat B2 supporting staff must be satisfied that all avionic tasks/ inspections have been carried out to the required standard before Cat C certifying staff issues the CRS etc.*
- 11.2 In base maintenance wordt een CRS afgegeven door de Cat C, waarmee hij/ zij verklaard dat het gehele onderhoudspakket "to the required standard" is uitgevoerd. Tevens beoordeelt hij de impact van niet uitgevoerd werk in overleg met de operator.
- 11.3 Bij de KLM E&M organisatie kennen we het begrip supporting staff binnen de base maintenance organisatie (nog) niet. Deze supporting staff heeft echter wel een JAR66-B1/B2 AML met type vermelding maar krijgt van het 145 bedrijf vooralsnog geen CRS autorisatie.
- 11.4 We kennen in base maintenance:  
Cat B1 qualified (supporting) staff en Cat B2 qualified (supporting) staff alsmede qualified mechanics.
- 11.5 De qualified mechanic geeft een sign-off voor "ACC" (accomplished) en is primair verantwoordelijk voor de kwaliteit van zijn eigen uitgevoerde werk.  
Dit werk wordt vervolgens van een sign-off voorzien door qualified supporting staff voor INSPECT in de zin van een kwaliteit en veiligheid zekerstellende rol.



## 12. INSPECT

12.1 Uitgebreid is gesproken over de omstandigheden waaronder de qualified supporting staff voor INSPECT kan tekenen.

Overeengekomen is dat hiermee het volgende wordt bedoeld:

- De Cat B1/B2 is werkzaam aan hetzelfde vliegtuig, waarbij het niet noodzakelijk is dat hij of zij continue bij de specifieke werkzaamheden aanwezig is, tenzij de aard van de werkzaamheden hem dit verplicht (bijvoorbeeld critical tasks, RII)
- De werkzaamheden zijn uitgevoerd door daartoe bevoegde medewerkers
- De werkzaamheden zijn uitgevoerd volgens de geldende procedures
- De werkzaamheden zijn uitgevoerd met de juiste handboeken en gereedschappen
- De werkzaamheden zijn uitgevoerd met de juiste materialen en onderdelen.
- De werkzaamheden zijn uitgevoerd “to the required standard”.

12.2 Tevens zijn wij tot de conclusie gekomen dat de invulling van INSPECT afhankelijk is van de uitgevoerde taak, omstandigheden, moeilijkheidsgraad en relatie van de qualified supporting staff met de mechanic waarbij de qualified supporting staff (de Cat B1 of B2) bepaalt (op basis van gezond verstand en als redelijk handelend Certifying Staff) hoe hij het bovenstaande invult.

## 13. Sign Off (JAR-145 amendement 5)

13.1 JAR amendement 5 wordt verwerkt in EASA part145 en wordt de komende maanden geldig.

13.2 Kern is het leren van gemaakte fouten, de beperking van van Human Error in Aircraft Maintenance en occurrence reporting.

13.3 Het stelt onder andere dat alle onderhoudswerk van een een sign-off voor ACC/ INSP moet worden voorzien. De sign-off is een verklaring van een competent persoon welke het werk uitvoert of toezicht houdt op het werk dat de taak of groep van taken correct is uitgevoerd.

13.4 De qualified mechanic dient ze uitgevoerd te hebben en geeft een sign-off voor ACC; de qualified supporting staff geeft een sign-off voor INSP met een “high degree of confidence” dat de werkzaamheden correct zijn uitgevoerd (zie voorgaand).

13.5 Bovendien legt amendement 5 extra nadruk op het juist uitvoeren van Job Interrupts.

13.6 Vanwege de huidige structuur van taakkaarten welke bij KLM E&M wordt gehanteerd (opsplitsing) vereist deze de nodige aandacht.

## 14. Verantwoordelijkheid en sign-off

14.1 Om meer duidelijkheid te scheppen in de verschillende verantwoordelijkheden tussen certifying staff en de mechanics heeft Mr. Müller navolgende notitie geschreven.

14.2 KETEN VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN BIJ TECHNISCH ONDERHOUD

In zijn algemeenheid geldt:

Bij het uitvoeren van werkzaamheden teneinde een bepaald doel te bereiken spelen in een organisatie veel personen een rol. Al deze personen hebben voor hun aandeel in de werkzaamheden een bepaalde specifieke verantwoordelijkheid.

Dit houdt in dat niet voor iedereen in de keten dezelfde verantwoordelijkheden gelden doch wel dat het totaal van de geïntegreerde (in elkaar geschoven en gekoppelde) verantwoordelijkheden leidt tot het beoogde doel. Hierbij is van belang te constateren dat in het proces ieder wordt aangesproken op zijn eigen specifieke verantwoordelijkheid.



### 14.3 Een voorbeeld uit de scheepvaart

Een schip vaart op zee. Het doel is het uitvoeren van een veilige en economisch verantwoorde reis. In de organisatie van de rederij kennen we veel personen met daaraan gekoppelde verantwoordelijkheden. Wij kunnen denken aan de directieleden, de accountable manager voor de organisatorische gang van zaken bij de rederij, de kapitein, de stuurman en de roerganger bij de praktische uitvoering van de job. Stel dat het schip gedurende de nacht op zee vaart. Op de brug bevinden zich de stuurman en de roerganger. De roerganger staat onder toezicht van de stuurman. De kapitein bevindt zich in zijn hut en slaapt. Het schip dreigt tegen een ander kruisend schip aan te varen. De stuurman constateert dit en teneinde een botsing te vermijden geeft hij aan de roerganger opdracht om linksaf (bakboord) te draaien. Deze opdracht was op zichzelf juist maar de roerganger draait per ongeluk op het kritieke moment niet linksaf maar rechtsaf (stuurboord) zodat een botsing ontstaat. Wat zijn nu voor ieder in de keten de specifieke verantwoordelijkheden, de daaraan gekoppelde aansprakelijkheden en eventuele verwijtbaarheden? De roerganger is direct verantwoordelijk voor het uitdraaien naar de verkeerde kant terwijl hij wel een juist commando van de stuurman heeft ontvangen. Dit is een aanmerkelijke stuurfout waarvoor hij aansprakelijk is en wat mogelijk ook verwijtbaar is.

- 14.4 De stuurman heeft een juist commando gegeven doch heeft gedurende zijn wacht wel de verantwoordelijkheid dat het schip goed navigeert. Daarvoor is hij ook aansprakelijk doch van verwijtbaarheid is hier geen sprake. Hij had toezicht op de roerganger. Hij mocht er echter op kunnen vertrouwen dat de roerganger zijn normale commando goed zou uitvoeren. Dat had misschien anders gelegen als de roerganger een onervaren nieuweling was, of moe was doordat hij niet op tijd door de stuurman was afgelost, of de stuurman onduidelijk sprak of iets dergelijks.
- 14.5 De kapitein is eindverantwoordelijk voor de gang van zaken aan boord dus ook voor dit gebeuren. Hij is aansprakelijk doch van verwijtbaarheid (“schuld”) is onder deze omstandigheden geen sprake. Hij kon onder deze omstandigheden vertrouwen op een goede stuurman op de brug en terecht in zijn hut gaan slapen. Dit ligt anders wanneer er sprake was van slecht weer, extra drukke scheepvaart, onervaren stuurman en roerganger.
- 14.6 Ook de accountable manager van de rederij heeft een verantwoordelijkheid, n.l. dat de omstandigheden aan boord wat betreft organisatie, het bezetten met goed personeel en ergonomische aspecten in orde zijn. Hij is voor die aspecten aansprakelijk doch zal als dat allemaal in orde was niet feitelijk aangesproken worden. Van verwijtbaarheid hoeft dan ook geen sprake te zijn.
- 14.7 Tenslotte de directie van het bedrijf. Die heeft de eindverantwoordelijkheid en is dus ook aansprakelijk (terwijl hier ook voorshands geen sprake is van verwijtbaarheid van de directie). Wel is het zo dat het bedrijf uiteindelijk civielrechtelijk zal worden aangesproken voor de toegebrachte schade. (In deze casus ligt strafrechtelijke aansprakelijkheid voor geen van de personen voor de hand).

## 15. Situatie technisch onderhoud bij luchtvaartbedrijf

- 15.1 Ook bij technische werkzaamheden in het kader van JAR 145 kennen we een keten van personen met specifieke verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden en mogelijke verwijtbaarheden (NB niet alle onvolkomenheden in het werk hoeven strafrechtelijk verwijtbaar te zijn).
- 15.2 Wij nemen als voorbeeld de situatie bij base maintenance. Stel bijvoorbeeld het installeren van een hydraulische pomp. Dit wordt uitgevoerd door een gekwalificeerde mechanic die dat doet volgens de geldende procedures met de juiste materialen etc. Na afloop van zijn werk tekent hij d.m.v. een sign-off voor ACCOMPLISHED. Hij is zelf verantwoordelijk voor het door hem uitgevoerde werk. Vervolgens komt de Cat B1/B2 qualified supporting staff aan de orde. Deze bepaalt of hij ten aanzien van de door de mechanic verrichte werkzaamheden tevreden is gesteld. Dat bepaalt hij uiteindelijk zelf doch hierbij dient hij in ieder concreet geval een aantal zaken te overwegen en af te wegen. Uitgaande van de eigen verantwoordelijkheid van de mechanic dient ook de Cat B1/B2 qualified supporting staff zich

af te vragen of de mechanic bevoegd was, of de mechanic volgens de geldende procedures gewerkt heeft, of hij de goede handboeken en materialen gebruikt heeft etc.

- 15.3 Voorts kan de supporting staff bij zijn besluitvorming de bijzondere omstandigheden waaronder het werk gedaan moet worden, de moeilijkheidsgraad, de relatie met de mechanic (kent hij hem goed en weet hij dat deze mechanic dit werk aankan en in het verleden meer heeft gedaan) mee laten wegen..  
Als hij na het afwegen van al deze factoren vervolgens naar eigen inzicht vindt dat hij er terecht op kan vertrouwen dat deze mechanic het werk goed heeft gedaan, kan hij uiteindelijk een sign-off afgeven voor INSPECT.
- 15.4 Het is niet noodzakelijk dat de supporting staff continue bij de werkzaamheden van de mechanic aanwezig is of de werkzaamheden nog eens herhaalt.  
Dat zou in een organisatie met een leidinggevende en vele ondergeschikte uitvoerders ook praktisch niet mogelijk zijn. Wel kunnen voor zeer specifieke werkzaamheden strengere criteria voor directe bemoeienis en toezicht van de Cat B1/B2 qualified supporting staff aangelegd worden.
- 15.5 NB  
De mechanic (roerganger) blijft ook na aftekening d.m.v. sign-off voor inspect door de supporting staff verantwoordelijk voor zijn eigen werk. Daar over heen en niet in de plaats van komt de verantwoordelijkheid van de supporting staff (stuurman) en vervolgens de Cat C functionaris (kapitein) die aftekent voor de CRS.
- 15.6 Vervolgens komt daarover heen de verantwoordelijkheid van de accountable manager (rederijmanager) die verantwoordelijk is dat er een fatsoenlijke JAR-145 organisatie is met goed opgeleide mechanics, supporting staff, CRS functionarissen, goede werkmethodeken, materialen etc.
- 15.7 En uiteindelijk is er de top van het bedrijf (directie rederij) die de eindverantwoordelijkheid voor het algemene beleid heeft.
- 15.8 Mocht er in het proces iets fout gaan wat de veiligheid betreft dan zal bij schade in de praktijk (de top van) het bedrijf zeker CIVIELRECHTELIJK aansprakelijk gesteld worden (en zeer waarschijnlijk niet de overige functionarissen in de keten die overigens wel ieder hun eigen verantwoordelijkheid hadden).
- 15.9 In beginsel kunnen alle functionarissen in de keten STRAFRECHTELIJK aansprakelijk gesteld worden. Maar dan gelden wel strafrechtelijke strenge criteria (opzet, grove nalatigheid etc) welke bij de strafrechter hard gemaakt moeten worden. Het maken van een enkele fout is daarvoor niet voldoende.
- 15.10 BESTUURSRECHTELIJK optreden van de Luchtvaartautoriteit is mogelijk ten opzichte van het bedrijf als niet voldaan zou zij aan de JAR-145 criteria en ten opzichte van het individu als certifying staff niet voldaan zou zijn aan de JAR-66 criteria.
- 15.11 OF en HOE het bedrijf optreedt bij het aanspreken op de specifieke verantwoordelijkheid bij niet goed functioneren van een van de functionarissen in de keten is een zaak van ARBEIDSRECHTELIJKE regeling en overleg.

## **16. Qualified supporting staff**

- 16.1 Wanneer wordt gewerkt volgens de “Base Maintenance” werkwijze geeft de qualified supporting staff geen CRS af. Overigens wordt bij KLM Engineering & Maintenance de A- check ook op een Base Maintenance wijze uitgevoerd, dit gezien de omvang van het pakket.
- 16.2 Bij de KLM is de supporting staff in de zin van de JAR overigens wel certifying staff; zij bezitten een JAR 145 autorisatie, hetgeen in de zin van de JAR niet vereist wordt.
- 16.3 Onduidelijk is de relatie met JAR-66.65, alwaar gesproken wordt over het schorsen c.q. intrekken van de JAR66 AML.

Is de grondslag voor schorsen c.q. intrekken van een JAR-66AML “afgeven van een CRS without verifying that the correct maintenance has been carried out” van toepassing op personen die werkzaam zijn als supporting staff in de base maintenance omgeving?

## 17. JAR versus EASA

17.1 De EASA is per 28 september 2003 van start gegaan waarbij er voor de overgang van JAR regelgeving naar EASA regelgeving een termijn van 42 maanden staat.

17.2 Dit proces start met de regels omtrent certificering van nieuwe vliegtuigen, vervolgens komen de JAR-145, JAR-66 en JAR-147 aan bod.

17.3 Verscheidene relevante teksten in de wetgeving worden hierbij aangepast.

17.4 Vernieuwde tekst **EASA 145.A.50 Certification of Maintenance:**

*A Certificate to Release shall be issued by appropriately authorised certifying staff when it has been verified that all maintenance required by the costumer of the aircraft or component has been properly carried out by the organisation in accordance with the procedures specified in 145.A.70, taking into account the availability and use of maintenance data specified in 145.A. 45 and that there are no non- compliances which are known that could hazard flight safety.*

17.5 Vernieuwde tekst **EASA 145.A.30 Personnel requirements:**

*B1 and B2 support staff shall ensure that all relevant tasks or inspections have been carried out to the required standard before the Cat C certifying Staff issues the certificate of release to service.*

17.6 De precieze gevolgen van deze wijzigingen zijn nog onvoldoende bekend.  
Het IVW heeft als toezichthouder aangegeven dat de KLM 145 organisatie zich momenteel dient te houden aan de JAR teksten.

In de komende maanden dient de impact van de gewijzigde teksten te worden vertaald naar de KLM organisatie.

17.7 Wel heeft het IVW aangegeven dat het gebruik van het woord “verified- EASA” in plaats van het woord “satisfied- JAR” een meer actieve component in zich houdt.

## 18. Verhouding Certifying Staff en de JAR 145 organisatie:

18.1 De verantwoordelijkheden van de accountable manager worden weergegeven in AMC-145.30.(a)

18.2 Binnen het JAR-145 bedrijf is de accountable manager de persoon “ **who has corporate authority for ensuring that all maintenance required by the costumer can be financed and carried out to the standard required by the JAA full member authority**”.

18.3 Met andere woorden, het is de taak van de accountable manager een AMO organisatie neer te zetten die is toegerust voor haar taak.

De accountable manager kan door het IVW worden aangesproken bij twijfels hieromtrent; intrekking van de erkenning als JAR-145 onderhoudsorganisatie is de ultieme sanctie van IVW-DL.

*Note:*

*Certifying staff may report to any managers specified depending upon which type of control the JAR-145 approved maintenance organisation uses (for example – licensed engineers/independent inspection/dual function supervisors etc.) so long as the quality compliance monitoring staff specified in JAR 145.65.(1) remain independent of all.*

18.4 Het is tevens de verantwoordelijkheid van het JAR-145 bedrijf ervoor zorg te dragen dat de juiste handboeken en instructies met “up to date” informatie ter beschikking van het personeel wordt gesteld.

Het IVW heeft de mogelijkheid om bij geconstateerde tekortkomingen via het gebruikelijke kwaliteit systeem met onder andere audits, uiteindelijk als ultieme sanctie de JAR-145 erkenning in te trekken.

- 18.5 De certifying staff voert haar werkzaamheden uit als werknemer van KLM Engineering & Maintenance en is gebonden aan de regels en voorschriften van de maatschappij.
- 18.6 We stellen vast dat het afgeven van een CRS in het kader van de JAA een inhoudelijke vaktechnische beoordeling van afweging vraagt van de certifying staff.  
De certifying staff is autonoom in deze.  
De beslissing van afgifte van de CRS kan door niemand anders worden herroepen of nietig worden verklaard.
- 18.7 Wanneer er, naar zijn oordeel, limieten moeten worden overschreden en/of extra advies noodzakelijk is zijn er instanties die op deelgebieden geautoriseerd zijn om een nieuwe norm vast te stellen van bijvoorbeeld het MAI/SRM/MEL (Engineering - OS) om hem met additionele informatie kunnen ondersteunen (MSC). Een en ander conform het M.O.E.
- 18.8 De certifying staff blijft uiteindelijk verantwoordelijk voor de uitgifte van de CRS.  
De leidinggevende heeft de mogelijkheid de grondwerktuigkundige van de betrokken machine te vervangen door een collega die eventueel een andere afweging maakt.
- 18.9 Dit kan onder bepaalde omstandigheden, met het oog op de arbeidsverhoudingen, onwenselijk zijn.
- 18.10 Wanneer noodzakelijk geacht kan er een discussie gevoerd worden tussen de leidinggevende en betrokken grondwerktuigkundige over de afwegingen (inclusief de inhoudelijke) welke bij hem geleid hebben tot het niet afgeven van een CRS.  
Ook kan uitleg worden gevraagd omtrent de reden van een specifieke vertraging.  
Wanneer de leidinggevende zelf geen of onvoldoende vak-inhoudelijke kennis heeft, dan dient hij deze kennis bij het gesprek te organiseren.
- 18.11 Bij inhoudelijke verschillen van inzicht kan, op verzoek van één van de betrokkenen, het AMQF dienen als uiteindelijk escalatieplatform. Dit gehele proces moet ons inziens door zowel de bedrijfsleiding als de grondwerktuigkundige opgestart kunnen worden.  
Het gemeenschappelijk doel van dit gesprek moet zijn om van het voorval te leren hoe een dergelijke situatie in de toekomst te vermijden. Het gesprek heeft derhalve geen disciplinair karakter.  
Wanneer er verschil van inzicht ontstaat over het onterecht afgeven van een CRS, dient er ons inziens op eenzelfde wijze gehandeld te worden.

## **19. Intrekken JAR-145 autorisatie**

- 19.1 In het M.O.E. hoofdstuk 3.04.4.6 staan de overwegingen of feiten die kunnen leiden tot het intrekken van de JAR-145 autorisatie.
- 19.2 Deze tekst is gelijk aan de tekst genoemd in JAR-66.65, welke leiden tot het intrekken van de JAR-66AML door het IVW-DL, met daaraan toegevoegd nr 8 “ revocation of the AML” en nr. 9 “on request of the management”
- 19.3 Redenen voor het “ request of the management” zijn niet nader omschreven maar kunnen liggen in een mindere behoefte aan het aantal geautoriseerde grondwerktuigkundigen van dat betreffende vliegtuigtype, of op kwalitatieve gronden.  
In het Maintenance Authorisation Manual staat aangegeven dat QA, op basis van voldoende objectief bewijs, kan overgaan tot intrekken van de JAR-145 autorisatie.
- 19.4 Een nadere uitwerking van het proces rondom het intrekken van de JAR-145 autorisatie op grond van kwalitatieve c.q. productie technische gronden is ons inziens wenselijk.

## 20. Aftekenbevoegheden (CRS of sign-off) andere maatschappijen

- 20.1 Wanneer onderhoud van een CRS wordt voorzien op basis van een buitenlandse autorisatie, dan ligt hieraan een erkenning door de betrokken overheid (bijvoorbeeld de Amerikaanse) van de KLM-145 organisatie aan ten grondslag. Zij doet dit op basis van het M.O.E. van de KLM aangevuld met een aantal specifieke vereisten welke door deze overheid worden gesteld.
- 20.2 De betrokken certifying staff dient op de hoogte te zijn van deze specifieke vereisten en conform deze vereisten te werken, zoals aangegeven in het M.O.E.
- 20.3 De KLM-145 organisatie dient aan de betrokken operator een lijst van certifying staff te overhandigen waarop aangegeven staat wie deze werkzaamheden mag verrichten.  
Bij tekortkomingen in de ogen van de operator kan op verzoek van de operator de betrokken certifying staff van deze lijst worden verwijderd zodat hij geen werkzaamheden meer ten behoeve van deze operator mag verrichten.
- 20.4 Bij tekortkomingen in de ogen van de KLM-145 organisatie wordt op dezelfde wijze gehandeld als beschreven onder het hoofdstuk “Intrekken JAR-145 autorisatie”.
- 20.5 Wanneer er in de ogen van de betrokken buitenlandse luchtvaart autoriteit redenen zijn voor intrekken van de onderliggende JAR-66AML zal zij contact op te nemen met het Nederlandse IVW die de JAR-66AML heeft uitgereikt.  
Het IVW-DL zal volgens haar richtlijnen zoals vermeld in JAR-66.65 en volgens haar procedures een JAR-66AML kunnen intrekken of schorsen.  
Hierbij geldt dan ook de standaard beroepstermijn van 28 dagen.
- 20.6 Note:  
Werkzaamheden, vallend onder een andere JAR-145 autorisatie, dienen te geschieden conform het M.O.E. van die organisatie.

## 21. Intrekken JAR-66AML (bestuursrechtelijke maatregel)

### 21.1 BESTUURSRECHTELIJKE HANDHAVING (Mr. R. Müller)

Inspectie Verkeer en Waterstaat - Dienst Luchtvaart is de instantie (National Aviation Authority -NL) die toezicht dient te houden dat technische werkzaamheden volgens de bestuursrechtelijke wetten en reglementen geschieden. Deze wetten en reglementen hebben sterk onder invloed gestaan van internationale regelgeving zoals van de JAA. In feite is de JAA regelgeving in de Nederlandse wetgeving verwerkt.  
Mochten er zich onregelmatigheden voordoen bij het uitvoeren van technisch onderhoud dan kan IVW handhaven o.a. door bevoegdheden in te trekken.

- 21.2 Certifying staff moet voldoen aan twee criteria.  
Allereerst moet het in het bezit zijn van een JAR-66AML.  
Voorts moet certifying staff werken in een JAR 145 Approved Maintenance Organisation die daartoe aan een aantal door IVW (op basis van JAA) vast te stellen criteria dient te voldoen.
- 21.3 Speciaal ten aanzien van certifying staff heeft de JAR-145 AMO een verplichting om zorg te dragen dat de certifying staff voldoet aan een aantal extra (boven het JAR-66 licence) voorwaarden. Zie JAR-145.35 waarbij met name in de paragrafen a t m d een aantal vereisten bv recente maintenance experience, continuation training en assesment genoemd worden.
- 21.4 Certifying staff kan dus op twee manieren zijn bevoegdheid verliezen.
- 1- Als de persoon niet meer voldoet aan de JAR-66AML kwalificatie criteria
  - 2- niet meer beschouwd wordt als een “fit and proper person”. Zie JAR 66.65 b (1) waar 7 factoren worden opgenoemd.

Het verloren gaan van de bevoegdheid tot certifying staff ligt dus in de directe verantwoordelijkheid van de persoon. IVW-DL kan in een dergelijk geval de JAR-66AML intrekken.

Hiermee wordt tevens voorkomen dat wanneer de werknemer het bedrijf verlaat, hij weer ergens anders (eventueel in het buitenland) weer kan beginnen bij een andere goedgekeurde AMO.

Op die (bestuurs)beslissing is beroep mogelijk bij de bestuursrechter en hoger beroep bij de Raad van State (waarbij z.g. marginale toetsing wordt toegepast).

- 21.5 Maar certifying staff kan ook zijn JAR-145 bevoegdheid verliezen ( buiten zijn eigen directe verantwoordelijkheid) als de AMO er b.v. niet voor zorg heeft gedragen dat hij voldoende recent experience en continuation training heeft gekregen (JAR-145.35).  
In een dergelijk geval kan IVW-DL van de AMO eisen dat alsnog wordt voldaan aan de voorwaarden en in het uiterste geval de JAR-145 AMO kwalificatie intrekken. Ook weer met beroepsmogelijkheid bij de bestuursrechter. In dat geval raakt certifying staff ook zijn CRS bevoegdheid kwijt maar houdt overigens wel zijn JAR-66AML.
- 21.6 NB  
Opvallend is dat KLM in het M.O.E. vermeld dat revocation en suspension van de CRS bevoegdheid door haar mogelijk is op grond van dezelfde 7 criteria die IVW-DL ( in JAR-66.65) gebruikt voor het intrekken van de JAR-66AML.  
Daarbij dient opgemerkt te worden dat in de JAR-145 die o.a. de verhouding bepaalt tussen de organisatie en haar certifying staff nergens bepalingen voorkomen zoals in JAR-66.65.
- 21.7 Wel zijn in het M.O.E. toegevoegd de extra criteria n.l. “on request of the management” en “revocation of the AML”  
Daarentegen zijn de expliciet in JAR-145.35 genoemde vereisten zoals o.a. voldoende recent experience and continuation training (welke door de AMO gewaarborgd dienen te worden), niet in het MOE genoemd als factoren, welke bij ontbreken, verlies opleveren van de bevoegdheid tot functioneren als CRS staff .  
Een andere vraag is of certifying staff terwijl het voldoet aan de JAR- 66AML criteria alswel de JAR-145 AMO criteria toch zijn bevoegdheid kan kwijtraken b.v. op grond van het feit dat het bedrijf oordeelt dat minder certifying staff benodigd is b.v. vanwege inkrimping (of eventueel faillissement) van het bedrijf.  
Hoewel de JAR regelgeving vaststelt dat er “voldoende” certifying staff aanwezig moet zijn ten opzichte van de totale hoeveelheid beschikbaar technisch personeel wordt hiervoor vooralsnog niet een hard kerngetal genoemd.
- 21.8 Indien het bedrijf drastisch moet inkrimpen is het niet onlogisch dat de behoefte aan certifying staff minder wordt. De organisatorische uitvoering van deze inkrimping en eventuele financiële compensatie valt buiten het bestek van deze notitie en is een zaak van arbeidsrechtelijk overleg.
- 21.9 *De minister van Verkeer en Waterstaat kan een bewijs van bevoegdheid, het Aircraft Maintenance Licence (AML), afgeven (voorzien van één of meerdere bijzondere bevoegdverklaringen) indien de aanvrager voldoet aan de in JAR 66 neergelegde eisen, te bewijzen middels het afleggen van een examen. (Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart art. 2.2(g))*
- 21.10 *De minister kan het AML schorsen wanneer een ernstig vermoeden rijst dat de houder van het bewijs van bevoegdheid a) niet over voldoende kennis of bedrevenheid beschikt met betrekking tot het AML of de bevoegdverklaring; b) bij het verrichten van de hem toegestane werkzaamheden de veiligheid in gevaar kan brengen-*
- 21.11 *De minister kan het AML intrekken a) op aanvraag van de houder; b) wanneer het AML of de daarop weergegeven bevoegdverklaring ten minste drie maanden is geschorst; c) wanneer gedurende een periode van ten minste zes maanden van het AML of de daarop weergegeven bevoegdverklaring geen gebruik is gemaakt; d) wanneer bij de aanvraag of het verzoek om verlenging van het AML, de bevoegdverklaring onjuiste gegevens zijn verstrekt.*
- 21.12 In JAR-66.65 staan de gronden vermeld waarop de IVW-DL kan overgaan tot het schorsen of intrekken van de JAR-66AML.  
Zij kan dit doen wanneer zij de overtuiging heeft dat betrokkene niet de “ fit and proper person” is, die een dergelijk AML mag bezitten.

- 21.13 Dit betekent dat in de ogen van de IVW-DL er duidelijk bewijs dient te zijn dat betrokkene bewust gehandeld heeft of betrokken was bij:
- Het verkrijgen van de AML op valse gronden
  - Niet het gevraagde onderhoud heeft uitgevoerd in combinatie met het niet melden aan de JAR-145 organisatie van dit feit
  - Niet het gevraagde onderhoud heeft uitgevoerd wat het gevolg was van eigen inspecties in combinatie met het niet melden aan de JAR-145 organisatie van dit feit
  - *“negligent maintenance”*
  - valsheid in geschrifte (*falsification of maintenance records*)
  - het uitgeven van een CRS in de wetenschap dat het gespecificeerde onderhoud niet is uitgevoerd of zonder zeker te stellen (verifying) dat dit onderhoud is uitgevoerd
  - het uitgeven van een CRS onder invloed van alcohol of drugs
- 21.14 De heer B. Rieder van IVW-DL heeft d.d. 15 januari 2002 aangegeven dat, conform JAR-66.65, een persoon niet de *“fit and proper person”* is wanneer *“there is clear evidence that the person has knowingly carried out or been involved in....”*
- 21.15 Dit betekent dat er aantoonbaar bewijs moet zijn dat de persoon zich bewust was van de opgetreden onregelmatige situatie, dat hij of zij weet wat er gebeurd is, bewust de keuze maakt dit niet te rapporteren en er bewust in strijd met de voorschriften gehandeld wordt.
- 21.16 De interpretatie van de gronden genoemd in JAR-66 welke kunnen leiden door het intrekken van het JAR-66AML door de IVW-DL zijn niet nader uitgewerkt door de IVW-DL (als interpretatie van de JAR).
- 21.17 Wel kan momenteel worden vastgesteld dat IVW-DL nog geen acties heeft ondernomen op basis van JAR-66.65

## **22. Civielrechtelijke aansprakelijkheid in Nederland**

- 22.1 Mr. R. Müller:  
Aansprakelijk zijn betekent dat men een rechtsplicht heeft tot schadevergoeding. Dit kan het geval zijn indien men schade veroorzaakt door een handeling, waarvoor men verantwoordelijk is. Aan het dragen van verantwoordelijkheid kan in een gegeven geval aansprakelijkheid worden verbonden. Er is een onderscheid tussen persoonlijke verantwoordelijkheid van de werknemer en de zogenaamde risico aansprakelijkheid van de werkgever. Beide aansprakelijkheden kunnen naast elkaar bestaan. Van belang is dan bij wie degene die schade heeft geleden de schade daadwerkelijk gaat verhalen door middel van een ( formele) aansprakelijkstelling.
- 22.2 IN BEGINSEL kan degene die schade heeft geleden de schade verhalen zowel op de werknemer, die de schade direct heeft veroorzaakt, als wel bij de werkgever die de (kwalitatieve) verantwoordelijkheid heeft voor het goed functioneren van zijn werknemers.
- 22.3 IN DE PRAKTIJK zal de benadeelde altijd trachten de schade te verhalen bij de werkgever. Belangrijkste redenen hiervoor zijn o.a. de ruimere beschikbaarheid van financiële middelen (solvabiliteit) en de mogelijkheid van verzekeraar bij grote schade. Uit de jurisprudentie blijkt dan ook dat er praktisch altijd verhaal genomen wordt bij de werkgever.
- 22.4 Voorzover bekend is in het verleden bij voorkomende schadegevallen bij de KLM altijd verhaal genomen bij het bedrijf en niet bij de individuele GWK. Invoering van de bijzondere positie van de GWK als Certifying Staff heeft hierin geen verandering gebracht. Ook als certifying staff blijft de GWK een werknemer.
- 22.5 (Alleen bij grote uitzondering bestaat de mogelijkheid dat bijvoorbeeld in het geval van een insolvente werkgever (failliet) en een zeer kapitaalcrachtige werknemer er verhaal genomen zal worden bij de werknemer)

- 22.6 Een ander aspect is dat de werknemer gehouden zou kunnen zijn bij te dragen aan de werkgever die de schade betaalt (en dus niet aan degene die de schade heeft geleden). Deze bijdrage aan de werkgever zal echter alleen plaats kunnen vinden als er bij het ontstaan van de schade sprake was van opzet of bewuste roekeloosheid van de kant van de werknemer.
- 22.7 In de jurisprudentie is deze mogelijkheid praktisch gereduceerd tot nihil omdat bewuste roekeloosheid of opzet niet snel zal worden aangenomen. Voor zover bekend heeft een dergelijke verplichting tot een bijdrage aan de schade zich in de verhouding KLM en GWK's nooit heeft voorgedaan.
- 22.8 M.b.t. dit onderwerp komt de commissie tot de conclusie dat in de praktijk in geval van schade bij derden de werkgever jegens de gelaedeerde civiel rechterlijk aansprakelijk is en de schade zal vergoeden. Een individuele grondwerktuigkundige kan in dat verband slechts (mede-) aansprakelijk zijn in geval van opzet of bewuste roekeloosheid. (ref. art. 6:170 BW, bijlage #2)

### **23. Civielrechtelijke aansprakelijkheid andere maatschappijen**

- 23.1 Het werken aan vliegtuigen van buitenlandse maatschappijen in Nederland vindt plaats op basis van een contract tussen KLM Engineering & Maintenance en haar klant. Op dit contract is het Nederlands recht van toepassing.
- 23.2 Op Schiphol en in het buitenland wordt e.e.a. geregeld via een **Standard Ground Handling Agreement** op basis van een standaard IATA contract. Als bijlage is een lijst met maatschappijen opgenomen waarmee een dergelijk contract is afgesloten.
- 23.3 Bij "uitwijkers" of operators waarmee een dergelijk contract niet is afgesloten dient te worden gewerkt via een zogenaamde "workorder". Het lijkt de commissie wenselijk de mogelijkheden tot actueel inzicht van de certifying staff in voornoemde lijst met contracten te vergroten.
- 23.4 Op de SGHA of workorder wordt de KLM-JAR145 organisatie (haar directors, officers, affiliates, agents en haar personeel) gevrijwaard van claims, schades, verwonding of dood welke voortkomen uit het door haar gevoerde onderhoud, tenzij er sprake is van "gross negligence or willful misconduct".
- 23.5 Ook voor klanten van Base Maintenance is een vrijwaring van het KLM personeel en organisatie opgenomen.
- 23.6 Wanneer certifying staff onderhoud uitvoert op basis van een buitenlandse autorisatie, doet zij dit als werknemer van KLM Engineering & Maintenance. Voor wat betreft de civiel rechtelijke aansprakelijkheid gelden dezelfde regels als bovenstaand.
- 23.7 In de bijlagen #3, #4 en #5 zijn de maatschappijen met wie contracten zijn afgesloten alsmede de "workorder" weergegeven.
- 23.8 Wanneer voor SPL/TT in het buitenland werkzaamheden worden uitgevoerd aan machines van buitenlandse maatschappijen, dan vindt e.e.a. plaats op basis van een SGHA. Dit is een basiscontract dat door IATA is goedgekeurd en dat breed wordt gehanteerd.
- 23.8 In dit contract wordt de aansprakelijkheid gelimiteerd (US\$750.000 voor een Narrow Body en US\$1.500.000 voor een Wide Body)
- 23.9 Ook wordt in deze contracten de afhandelingsmaatschappij gevrijwaard van de gevolgen van haar handelen tenzij het de bedoeling was schade of nadeel te berokkenen of wanneer er sprake is van roekeloos gedrag in de wetenschap dat schade een gevolg zou kunnen zijn (bron BA ground handling agreements).



## 24. Strafrechtelijke aansprakelijkheid in Nederland

- 24.1 Mr. R. Müller:  
Een ieder is verantwoordelijk voor zijn daden.  
Indien men daarbij de strafwet overtreedt is men daarvoor strafrechtelijk aansprakelijk en heeft het Openbaar Ministerie de bevoegdheid een strafvervolgning in te stellen.
- 24.2 Dit betekent niet dat het OM ten alle tijde verplicht is om daadwerkelijk over te gaan tot vervolging. Hierbij geldt het zogenaamde opportuniteitsbeginsel, hetgeen betekent dat het OM, in een gegeven geval, niet verplicht is doch zelf beslist of vervolging dient plaats te vinden. Van vervolging kan worden afgezien op grond van algemeen belang.
- 24.3 Het is aannemelijk dat het OM zal vervolgen wanneer door opzet of grove nalatigheid van certifying staff een ongeval met veel slachtoffers wordt veroorzaakt.
- 24.4 Een en ander conform het beleid van het OM (en de behoefte in de samenleving) om ook bij ongevallen in andere sectoren (bijvoorbeeld transportongevallen en industrieongevallen) te vervolgen.  
Naast het vervolgen van een individuele certifying staff bestaat voor het OM ook de mogelijkheid om het management van een bedrijf te vervolgen indien ook het management de strafwet zou hebben overtreden. De rechter zal eventueel tot een veroordeling kunnen komen na uitgebreid toetsing o.a. ten aanzien van het strafrechtelijke begrip schuld wat veel strenger en meer op de persoon van de dader is toegespitst dan het civiele begrip schuld alsook de toerekenbaarheid van de fout aan de betrokkene.
- 24.5 Maar ook bij ongevallen of incidenten, waar geen slachtoffers te betreuren zijn maar welke wel het gevolg zijn van een tekortkoming van een certifying staff bij het uitvoeren van zijn werk, bestaat de theoretische mogelijkheid dat het OM een onderzoek zal starten teneinde eventueel tot vervolging over te gaan.
- 24.6 In het verleden heeft het OM zich in het kader van het opportuniteitsbeginsel zich terughoudend opgesteld maar recent is er een actiever beleid bij luchtvaartvoorvallen.  
Dit bleek onder andere bij het Delta incident op Schiphol (afgebroken start zonder slachtoffers) waarbij het OM een aantal verkeersleiders vervolgden vanwege (onopzettelijke) onvolkomenheden tijdens hun werk. Ook bij de GWK's is bij (verschoonbare) fouten tijdens het uitoefenen van hun beroep een grotere bemoeienis van het OM mogelijk. Deze meer actieve opstelling van het OM is overigens niet het gevolg van de nieuwe speciale positie van de GWK als certifying staff maar is meer het gevolg van een meer assertieve houding in allerlei zaken, kennelijk als gevolg van een maatschappelijke en politieke behoefte.  
Deze tendens tot een actiever vervolgingsbeleid is overigens internationaal verbreid (zie bijvoorbeeld USA)
- 24.7 Veroordeling van certifying staff, bij opzet of grove nalatigheid, is zeker mogelijk maar dan moet wel aan criteria van het strafproces worden voldaan.  
De kans dat het tot een veroordeling komt wanneer de certifying staff als serieuze beroepsbeoefenaar een verschoonbare fout heeft gemaakt is voorlopig nog gering maar dat zou op termijn kunnen veranderen.
- 24.8 Een dergelijk vervolgingsbeleid botst met de opbouw van een safety management systeem, hetgeen een open meldingscultuur vereist zonder angst voor strafrechtelijke vervolging.  
Het Veiligheidsplatform Schiphol, waarin luchtvaartbedrijven, de luchthaven, de LVNL en beroepsgroepen zijn vertegenwoordigd, heeft in het kader van nieuwe wetgeving aandacht gevraagd voor deze problematiek bij de minister.
- 24.9 Overigens heeft in de praktijk tot nu toe het OM (misschien vanwege moeilijke haalbaarheid) afgezien van vervolging van certifying staff, laat staan dat het tot een veroordeling is gekomen.
- 24.10 Wanneer in Nederland wordt gewerkt aan een buitenlands geregistreerd vliegtuig is het Nederlands strafrecht van toepassing en daarmee wordt op een zelfde wijze gehandeld als bovenstaand.
- 24.11 De KLM zal de werknemer in een dergelijke situatie ondersteunen tenzij er sprake is van specifieke omstandigheden zoals bijvoorbeeld verwijtbaar gedrag.

- 24.12 Er leven met name zorgen voor het werken aan Amerikaans geregistreerde vliegtuigen gezien de opstelling van de Amerikaanse overheid en het door haar gevoerde actieve uitleveringsbeleid bij terrorisme en/ of drugs gerelateerde zaken.
- 24.13 Het lijkt de commissie hoogst onwaarschijnlijk dat een Nederlands onderdaan aan Amerika zal worden uitgeleverd wanneer hij zijn werk naar eer en geweten uitvoert.

## **25. Strafrechtelijke aansprakelijkheid in het buitenland**

- 25.1 Bij het werken in het buitenland geldt het rechtstelsel van het land waar gewerkt wordt. Het openbaar ministerie van het buitenland bepaalt zelf, op haar moverende gronden en dus onafhankelijk van de Nederlandse overheid of de KLM, wanneer vervolging wordt ingesteld. De KLM kan de werknemer niet vrijwaren van vervolging in het buitenland.
- 25.2 De KLM zal de werknemer in een dergelijke situatie ondersteunen tenzij er sprake is van specifieke omstandigheden zoals bijvoorbeeld verwijtbaar gedrag.

## **26. Relatie met CAO voor KLM grondpersoneel**

- 26.1 Art. 6.2 – Handboeken en voorschriften  
*De werknemer is gehouden zich op de hoogte te stellen en te blijven van de in hem verstrekte handboeken en voorschriften gegeven instructies, voor zover deze voor hem van belang zijn, en deze instructies op te volgen. De instructies zullen de functie van de voor de inhoud verantwoordelijke functionaris vermelden.*
- 26.2 Het functioneren als CS staat ter discussie wanneer (herhaaldelijk), onafhankelijk is vastgesteld dat betrokkene zijn werk op een onvoldoende wijze uitvoert.
- 26.3 Er is in de CAO geen tekst of afspraken opgenomen voor “onderzoek naar bekwaamheid voor de functie”; er staat wel een verwijzing onder art 11.2 (onderzoek naar voorvallen betreffende de vliegveiligheid). Ons inziens zijn interne afspraken met betrekking tot onderzoek naar bekwaamheid en vaktechnische beoordeling wenselijk.
- 26.4 De KLM Engineering & Maintenance organisatie zal zich in haar relatie met haar personeel opstellen als goed werkgever.  
De CAO biedt de basis voor bescherming van de werknemer.
- 26.5 Certifying staff en mechanics lopen door het uitoefenen van hun beroep een groter risico om aansprakelijk gesteld te worden dan wel vervolgd te worden dan een werknemer met een administratieve functie in hetzelfde bedrijf. Bij het uitoefenen van de functie als redelijk handelend certifying staff, de risico's beperkt zijn.

### **Noot:**

Vanaf 2005 word er een extra verplichte taak aan de werkzaamheden van de CS toegevoegd, n.l. het verplicht melden van voorvallen. Deze taak valt dan onder zijn verantwoordelijkheid. (zie: RICHTLIJN 2003/42/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart)

## 27. Aanbevelingen

27.1 De commissie Müller doet de volgende aanbevelingen:

- Werk een meer actieve rol voor het AMQF platform uit bij inhoudelijke escalatie
- Geef het proces van intrekken van de JAR-145 autorisatie op kwalitatieve gronden nader uit.
- Maak procesafspraken omtrent een onderzoek naar bekwaamheid van Certifying Staff
- Voorbereiden overgang/ impact EASA wetgeving

De commissie is voornemens op een nader te bepalen moment tot een evaluatie van deze materie en de op dat moment geldende situatie te komen.

### Bijlagen:

- #1 Leaflet 41
- #2 Burgerlijk Wetboek art.6:170
- #3 KLM Line Station Handling Survey summer season 2003
- #4 Sales contracts in operations
- #5 Work order line stations