Het blad van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Technici

NVLT magazine

Uitgave 1 Jaargang 1

Wie en wat is de NVLT ?

Info van de JAR werkgroep

INFO

NVLT Magazine Jaargang 1 Nummer 1

Colofoon
Het NVLT magazine verschijnt 6 keer per jaar en wordt aan alle leden van de NVLT toegestuurd

Uitgever
NVLT
Postbus 75668
1118 ZS Luchthaven Schiphol

Oplage
800 stuks

Redactie
Alex Molin (hoofdredacteur)
Ferry Laplooi
Max Vet

Ontwerp
Max Vet

Adres
NVLT magazine
Postbus 75668
1118 ZS Luchthaven Schiphol
E-mail: redactie@nvlt.nl

Advertenties
NVLT Magazine
Postbus 75668
1118 ZS Luchthaven Schiphol

Druk en afwerking
KLM Facility services

Voorpagina
Airbus A340
© Airbus Industries
Bron: www.airbus.com

© 2001 Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Technici

niets uit deze uitgave mag worden verveel-voudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch, of op welke andere manier ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het bestuur.

hoewel dit blad met zeer veel zorg is samengesteld aanvaarden auteur(s) noch het bestuur enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in dit blad

Alle afbeelding, foto's en illustraties zijn eigendom van de NVLT, tenzij anders vermeld. Voorafgaande aan de plaatsing van foto's, afbeeldingen en illustraties van derden is vooraf contact opgenomen met de oorspronkelijke eigenaar en is de bron hiervan vermeld.

Bestuur

Voorzitter:	R. van der Hout
Plv. voorzitter:	G. Zentveldt
Secretaris:	W. Huisman
Plv. secretaris:	F. Laplooi
Penningmeester:	M. van Dekken

Commissies

Arbeidsomstandigheden/Heram
Voorzitter:
Secretaris:

Arbeidsvoorwaarden/CAO
Voorzitter:
Secretaris:

In/Externe Communicatie/PR
Voorzitter:
Secretaris:

Luchtvaartwetgeving (JAR)
Voorzitter:
Secretaris:

Techniek
Voorzitter:
Secretaris:

Belangrijke telefoonnummers

RLD
Pubilieksvoorlichting/algemeen
070-3517086

Loket Luchtvaartveiligheid
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Loket Luchtvaartveiligheid
Postbus 75788
1118 ZX Schiphol-Centrum
0900-1987
(fax) 023-5663010

DutchBird	
Quality Control	*020-xxxxxxx*
KLM	
Quality Control	*020-6492049*
Martinair	
Quality Control	*020-xxxxxxx*
Schreiner	
Quality Control	*020-xxxxxxx*
Transavia	
Quality Control	*020-xxxxxxx*
Brittish Airways	
Quality Control	*020-xxxxxxx*

WOORD VAN DE VOORZITTER

Voorzitterspraat

Beste leden,

Sinds de oprichting van de NVLT, nog geen jaar geleden, is er al veel bereikt o.a. ten aanzien van de relatieve onbekendheid van ons beroep en de hieraan gerelateerde specifieke verantwoordelijkheden inzake vliegveiligheid en luchtwaardigheid van vliegtuigen. Voor het eerst in de 80 jarige historie van de Nederlandse luchtvaart, heeft niet alleen een vlieger, maar ook een grondwerktuigkundige commentaar gegeven in actualiteitenrubrieken op de radio en televisie, hetgeen voor een belangrijk deel het aanzien van de luchtvaarttechnicus, zowel binnen als buiten de Nederlandse luchtvaartwereld, heeft veranderd.

Voor u ligt de eerste editie van ons nieuwe NVLT magazine, dat als een doorbraak gezien mag worden in het belang van de profilering en professionalisering van onze vakgroep. Hiermee is een nieuwe mijlpaal bereikt waarop we trots mogen zijn, bovendien is het regelmatig uitbrengen van een magazine een uitstekend middel ter verbetering van de informatie verstrekking en de onderlinge communicatie, zoals het verkondigen van standpunten en inzichten met betrekking tot de ontwikkelingen in de luchtvaart.

Inhoudsopgave

Colofoon	2
Voorwoord	3
Inschrijfformulier	4
Wie zijn en wat betekent 'Certifying Staff'	5
Is er een verband tussen veiligheid en magazijnvoorraden	7
Informatie van de JAR werkgroep	9
Wie en wat is de NVLT ?	11
Rechtsbabbel	12
Certificate of responsibility	13
Ingezonden	15

Veel van onze collega's in Europa en de Verenigde Staten zijn ons al voorgegaan met de oprichting van vakverenigingen zoals de ALAE in de U.K., mede oprichter van de Europese A.E.I. en de AMFA in de V.S. Uiteraard niet zonder reden, gezien de ontwikkelingen en veranderingen die ons de komende jaren te wachten staan. Een van de voorbeelden is de aanstaande introductie van het Europees erkende Aircraft Maintenance License (AML).
De JAR-66 commissie van de NVLT is in samenwerking met de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit (NLA), luchtvaartmaatschappijen en andere verenigingen al ver gevorderd om dit proces zo soepel mogelijk te laten verlopen. Tevens vindt er onderzoek plaats naar de verantwoordelijkheden, juridische aansprakelijkheid en de mogelijke consequenties voor onze leden bij incidenten. Het is verheugend te constateren hoeveel expertise er al binnen onze vereniging is opgebouwd, waarvan overigens andere partijen dankbaar gebruik maken.

Dit alles was zonder de oprichting van de NVLT door de eerste 400 leden en de vrijwillige inzet van vele collega's niet mogelijk geweest, er blijft echter nog veel te doen. Momenteel wordt hard gewerkt aan de uitbouw van de vereniging, de uitbreiding van het bestuur en de inrichting van de commissies. Bij de komende Algemene Ledenvergadering in mei zal hierover een stemming plaatsvinden, waarbij ook het wijzigen van het Huishoudelijk Reglement zal worden besproken, waardoor er mogelijkheden ontstaan om de aan ons gerelateerde vakgroepen, tot de vereniging toe te laten. Hierbij valt te denken aan een eventuele uitbreiding met instructeurs (JAR-147), technisch specialisten, base maintenance engineers (AML cat.C) en het volledig lidmaatschap voor vliegtuigmonteurs i.p.v. de huidige status van aspirant lid, dit alles zonder wijzigingen aan te brengen in onze doelstellingen voor technici met een AML cat. A, B1 en B2 in combinatie met CRS autorisatie (certifying staff).

Verder zal de NVLT als vrije lijst deelnemen aan de verkiezingen voor het Ondernemingsraad bestel bij de KLM, waardoor in de Divisieraad en Groepscommissie onze specifieke vaktechnische kennis kan worden gecombineerd met de arbeidsvoorwaardelijke kennis van de vakbonden. Als bestuur realiseren wij ons dat er nog een lange weg te gaan is om van onze vereniging een succes te maken, de actieve medewerking van de leden is hierbij van essentiee1 belang. Wij rekenen op die steun.

Namens het bestuur,
R.J. van der Hout

INHOUD

Inschrijfformlier

Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici

INSCHRIJFFORMULIER TOT HET WORDEN VAN LID

Naam+voorletters :			*Man/Vrouw
Geboortedatum	:	Plaats :	
Adres	:		Woonplaats :
Telefoon	:		Fax:
E-mail	:		
Werkgever	:	Psn:	In dienst sinds:
Tel.nr	:	E – Mail :	
Postvak	:	SPL\……	
Functie	:		Aantal bevoegdheden :
Werkplek	:	Type vliegtuigen:	
Bankrek./Girorek.	:		naam Bank :

De contributie voor een **AML houder** (GWK) bedraagt Fl 25,- per maand. Een **aspirant lid** betaalt FL 20,- per maand. **Let op!!** ; er wordt van U verwacht het betreffende bedrag elke begin van de maand over te maken op de girorekening van de Vereniging. U kunt ook zelf Uw bank/giro opdracht geven dit elke maand automatisch te laten geschieden. We hopen op Uw medewerking. Overmaking ten name van ; **NVLT** Postbank : **8365072 Luchthaven Schiphol**.
We raden U aan van dit ingevulde formulier een copie te maken t.b.v UW eigen administratie.

Beschikbaarheid Bestuursfunctie	*wel / niet
-Voorzitter	*wel / niet
-Vice Voorzitter	*wel / niet
-Secretaris	*wel / niet
-Penningmeester/Thesaurier	*wel / niet
-Bestuursfunctie op de werkplek	*wel / niet

Beschikbaarheid voor een Commissie Functie		*wel / niet
-Kas	dus financiele zaken	*wel / niet
-Techniek	vliegtuigtype ……	*wel / niet
-JAR Regelgeving / Wetgeving		*wel / niet
-C.A.O & Rooster specialisatie		*wel / niet
-Redactie Verenigingskrant		*wel / niet

Andere specialiteiten :

Handtekening :

inschrijfgeld fl 25,- voldaan *wel / niet

Let op!! Sturen naar **NVLT Postbus 75668 1118 ZS Luchthaven Schiphol**
Of geef het formulier aan de betreffende NVLT medewerker in Uw afdeling.

Om dit blad heel te houden, raden wij u aan deze pagina te kopieren en in te sturen

***** Doorhalen wat niet van toepassing is.

Inlichtingen : **leden@nvlt .nl**

WIE ZIJN EN WAT BETEKENT 'CERTIFYING STAFF'

Wat verstaat men onder "Certificeren"?

Certifying staff certificeert, maar wat houdt dit nu in en hoe kom je in het bezit van de JAR 66 papieren (AML)? ben je dan certifying staff ? Wat zijn de verschillen tussen de diverse autorisaties ? In dit artikel gaan we daar wat dieper op in.

Hoe wordt een persoon "gecertificeerd":
De certificering omvat twee handelingen:
1) **vaststelling van de technische bevindingen**;
Het controleren of de persoon in technisch opzicht voldoet aan de geldende voorschriften.(in ons geval volgens de JAR 66/145)
2) **vaststelling van de wettelijke bevindingen;**
De formele erkenning van dit beantwoorden aan de geldende voorschriften door de afgifte van een certificaat, een vergunning, een goedkeuring of een ander document overeenkomstig de nationale wetgeving de JAR en de nationale procedures. (in ons geval dus het AML in combinatie met de JAR 145 autorization)

Deze certificering gebeurt in opdracht van "de Raad van de Europese Economische Gemeenschap (EEG) "vastgelegd in verordering nr: 3922/91. Deze wettelijke erkenning'certificering' verkrijgen wij van de 'Nationale Luchtvaart Autoriteiten' en is ***alleen*** van toepassing op de zogenaamde **'certifying staff'** dit gebeurt d.m.v afgifte van het JAA "aircraft maintenance licence"(AML)

De JAR 145 autorization krijgt men van de 145 maintenance organisation nadat men voldoet aan de eisen die de maintenance organisatie stelt !

Waarom moet er "certifying staff" zijn?

Het geven van een "certificate of release to service" (CRS) voor een vliegtuig is een JAR-OPS verplichting.

JAR–OPS 1.875GENERAL
AN OPERATOR SHALL NOT OPERATE AN AEROPLANE UNLESS IT IS MAINTAINED AND **RELEASED TO SERVICE (CRS)** BY AN ORGANISATION APPROPRIATELY APPROVED/ACCEPTED IN ACCORDANCE WITH JAR–145 .

Welke wettelijke verklaring mag alleen 'certifying staff' afgeven?

AMC 145.30(c) Personnel Requirements
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.

'Certifying staff' means those personnel who are authorised by the approved maintenance organisation in accordance with a procedure acceptable to the [JAA full member] Authority to certify aircraft or aircraft components for release to service.

De 'release to service' word alleen gegeven in het Aircraft Technical Log (AML/CML)
En alleen in de volgende gevallen:
Na het verhelpen van klachten in AML/CML
Na het gelopen hebben van een inspectie (b.v Preflight/Daily/Overnight)

Note: als de preflight inspectie maintenance required item's bevat moet hierna altijd een certificate of release to service (CRS) afgegeven worden!

Als een deferred defect op de deferred defect list word gezet. Nadat er geverifieerd is dat de BOW is uitgevoerd. Na het volledig uitvoeren van de FA/FC/FD inspectie moet het "Maintenance Release" afgegeven worden.

Dus na het uitvoeren van (non)routine jobcards, time limited work, (TLW op de BOW) wordt er geen CRS afgegeven!
Hiervoor is dus geen 'certifying staff 'nodig , let op dit kan dus wel een 145 authorization lvl3 houder zijn maar dan zonder AML,!!

Om een 'release to service' te kunnen geven moet men voldoen aan onderstaande voorwaarde.

JAR 66.5 Definitions
The aircraft maintenance licence alone does not permit the holder to issue certificates of release to service in respect of aircraft used for commercial air transport.
To issue a certificate of release to service for such aircraft, the aircraft maintenance licence holder must in addition hold a JAR–145 certification authorisation issued by the JAR–145 approved maintenance organisation.

It should be noted that in order to qualify as JAR–145 certifying staff to issue a JAR 145.50 certificate of release to service for an aircraft, a person requires;
a) A valid JAR–66 aircraft maintenance licence of appropriate scope, and;
b) A valid JAR–145 certification authorisation of appropriate scope.

Men moet dus in het bezit zijn van een AML en een 145-authorization en tevens ook bij de JAR 145 maintenance organization werkzaam zijn om een CRS te mogen geven!!

Waar kan men vinden wie en wat 'certifying staff'is en waaraan men moet voldoen?

In de JAR 66

JAR 66.1 General
A commercial aircraft maintenance organisation, approved under JAR-145, must only use certifying personnel who are qualified in accordance with JAR-66. JAR-66 is, currently, limited to certifying staff who are responsible for issuing the certificate of release to service for aircraft.

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.

Men geeft de CRS ten name van de JAR 145 maintenance organization!!

JAR 66.10 Applicability
JAR-66 is applicable to those personnel authorised by a JAR-145 approved maintenance organisation to issue certificates of release to service.
It specifies the requirements for the qualification. Personnel can only be authorised (by the JAR-145 approved organisation) to certify if they hold a valid type rated JAR-66 aircraft maintenance license.

Wie is volgens de JAR 66 'certifying staff'?

Line maintenance certifying mechanic.

Category A privileges Typical tasks permitted to be certified under the category A authorisation, include:
minor scheduled maintenance (not including A check) · changing components subject to wear (eg. tyres, wheels, brake units, wiper blades, seats and belts, etc.) · replacement of components where minimal testing is required after replacement (eg. lamps, toilet system component, cabin furnishing components, etc) · closing of cowlings and refitting quick access inspection panels.
Tasks which require trouble shooting for their completion cannot be certified by a Category A licence holder.
De A certifying staff is niet type gebonden. De A kwalificatie is van toepassing op elk vliegtuigtype.

A category A is allowed to issue a release to service only for the work he personally has performed!

Line maintenance certifying technician – mechanical/avionic

Category B1 certifying staff authorisation automatically permits certification in the appropriate A sub-categories.
Category B2 certifying staff can qualify for any A sub-category as can any avionic mechanic subject to compliance with the appropriate A sub-category requirements.

A category B1 certifying staff authorisation permits the holder to issue certificates of release to service following line maintenance, including aircraft structure, powerplants and mechanical and electrical systems. Replacement of avionic line replaceable units, requiring simple tests to prove their serviceability, is also included in the privileges.
Category B1 is sub-divided into sub-categories relative to combinations of aeroplanes, helicopters, turbine and piston engines. subject modules.

Category C certifying staff must meet the relevant level of knowledge for B1 or B2.

A category B2 certifying staff authorisation permits the holder to issue certificates of release to service following line maintenance on avionic and electrical systems.

Category B privileges The categories BI and B2 authorisations permit certification of unscheduled defect rectification and scheduled maintenance checks normally completed in a line maintenance environment, work involving avionic systems, providing the serviceability of the system can be established by a simple test (only applicable for a B1).
Base maintenance checks in support of Category C licensed engineers Category B1 B2 certifying staff authorisation does not automatically permits certification in the appropriate A sub-categories.

Base maintenance certifying engineer.

Category C privileges A category C certifying staff authorisation permits the holder to issue a single certificates of release to service for the complete aircraft following base maintenance.
The principal function of the category C certifying staff is to ensure that all required maintenance has been called up and signed off by the category BI and B2 staff before issue of the certificate of release to service.

Voor meer info en download,s van de JAR's zie
http://www.jaa.nl/jar/jar.html
http://www.egroups.com/files/nvlt-news/

geschreven door:
R.J. Swankhuizen

IS ER EEN VERBAND TUSSEN VEILIGHEID EN MAGAZIJNVOORRADEN?

HERAM, een kreet die het laatste jaar bij technici die werkzaam zijn in de luchtvaart bekend is. Het reduceren van menselijke fouten in het vliegtuig onderhoud, Human Error Reduction in Aircraft Maintenance. De kreet is nu bekend, maar dan zijn we er nog niet.
In onze beroepsgroep ligt het zeer gevoelig om over fouten die gemaakt worden te praten. Iedere luchtvaartmaatschappij probeert een imago op te bouwen van safe, veilig en betrouwbaar. Echter een programma om wel over die fouten te praten en zo dat we er wat van kunnen leren komt in Nederland niet echt van de grond. Kwaliteitsverbeteringsprogramma's kosten nu eenmaal geld en wat deze programma's opleveren is zeer moeilijk aan te tonen. Cijfers, over hoe veilig vliegen is, zijn bekend. En hoeveel fouten er procentueel door vliegtuig technici gemaakt worden, die een vliegtuig-crash tot gevolg hebben, zijn ook bekend. Gelukkig is het aantal fouten dat een "crash" tot gevolg heeft door fouten van technici zeer klein. Technici maken schijnbaar zo weinig fouten dat er nauwelijks aandacht aan geschonken hoeft te worden. Of is dit toch wel nodig?
Na de crash van de Concorde kon al snel in de kranten gelezen worden dat er nog vlak voor vertrek van dit vliegtuig aan motoren gesleuteld werd. Gelukkig voor onze Franse collega's kwam er een andere conclusie.

Een zeer vreemde zaak eigenlijk. Een professioneel bedrijf doet aan kwaliteitscontrole. Het verbeteren van het product zou tussen de oren van elke medewerker moeten zitten. (van hoog tot laag) Ook onderhoudstechnici in de luchtvaart leveren een product. Zij leveren een vliegtuig af dat weer vluchtwaardig is en klaar staat voor de maatschappij c.q. klant. Er wordt wel eens de indruk gewekt dat de kwaliteitscontrole vaak niet verder dan het controleren van de bedrijfsprocessen, althans zo ziet het er naar uit. Nagenoeg geen informatie zoals; Pietje heeft gisteren dit verkeerd gedaan, dus jongens, let erop dat je morgen niet dezelfde fout maakt. Het HERAM proces, dat hier speciaal voor ontwikkeld is, gaat nog wat verder. Wat waren er voor bijkomende factoren? Was de werkplek donker? Ging hij (de grondwerktuigkundige) de dag daarvoor laat naar bed. Was de werkdruk hoog, is het een bepaald vakgebied met te weinig scholing etc. Waarna dus ook nog een trend gemaakt kan worden en er acties uitgezet kunnen worden. Zover zou het moeten gaan. Simpele voorbeelden die ons scherp houden zijn echter vaak al afdoende maar ook deze moeten de technici vaak ontberen. Elke dag nemen zij beslissingen. En bij het nemen van die beslissingen moeten zij scherp blijven, beroepsblindheid zit in een klein hoekje en de gevolgen kunnen desastreus zijn. Een fataal ongeluk is vaak het gevolg van een aanéénschakeling van kleine gebeurtenissen. Eén van deze gebeurtenissen kan ook een foutieve maintenance actie zijn.

De volgende gefingeerde gebeurtenis herkennen waarschijnlijk veel collega's.

De deurseal:
Een half jaar terug was ik met een collega op een mooie herfstavond aan het werk. Die namiddag kregen we twee vliegtuigen waar we de klachten van moesten oplossen. Het eerste vliegtuig had wat kleine klachten en na het verhelpen van deze klachten vertrok dit vliegtuig keurig op tijd om zes uur in de avond. Niet al teveel moeilijke klussen. Na vertrek van dit vliegtuig even wat administratie afwerken en dan vlug nog even naar de kantine voor een broodje want om 18.15 komt ons volgende vliegtuig. Deze heeft een korte omdraai en gaat als alles volgens plan verloopt weer om 20.00 de lucht in. Op weg naar de trap word ik aangesproken door een belader; "Bij het voorste bagage-ruim is de deurseal beschadigd". Ik vertel hem dat ik dat door zal geven aan mijn collega. Ik ga naar de cockpit en neem de logboeken door. Wat kleine klusjes her en der, zowel voor mijn collega als voor mij. Na 10 minuten zie ik mijn collega weer en vertel hem het verhaal van de belader. Hij gaat daarop natuurlijk bij deze deur kijken.
Inderdaad zit er een scheur in de seal. Inmiddels was het 18.45 en een nieuwe seal bleek er niet te zijn. Volgens zijn inschatting was de seal vervangen wel 2 uur werk en omdat er geen nieuwe seal op voorraad was zou daar nog tweeënhalfuur bijkomen om deze van een ander vliegtuig af te halen. Dan wordt het beslissingen nemen. Zo'n seal mag eigenlijk niet stuk zijn. Maar hij is nog niet echt stuk, de druk cabine geeft nog geen problemen en het is maar een klein scheurtje. Als mijn collega de klacht in het logboek zet dan moet hij er wettelijk gezien wat aan doen. Er is namelijk nergens omschreven dat zo'n seal stuk mag zijn en hoe groot de scheur eventueel mag zijn. (Voor bandslijtage bijvoorbeeld zijn er wel duidelijke limieten). Wat te doen met zo'n klacht???
Voor hem is het "duidelijk", een ervaren GWK met jaren ervaring. Hij zet de seal als een uitgestelde klacht voor onbepaalde tijd in het logboek zodat de seal besteld en het vliegtuig uitgepland kan worden. En het vliegtuig gaat op tijd weg.

HERAM

HERAM staat voor Human Error Reduction in Aircraft Maintenance. Het is een programma dat bij elke luchtvaartmaatschappij dient te zijn ingevoerd. Het richt zich met name om fouten die gemaakt zijn in de toekomst te voorkomen door bewustwording en het doen van aanbevelingen hoe deze zaken in de toekomst te voorkomen.

HERAM

Het vliegtuig vertrekt op tijd en de deurseal wordt netjes, nadat het vliegtuig is uitgepland, verwisseld.

Dit een mooi voorbeeld om eens over te discussiëren.
Er zijn in dit voorbeeld contributing (bijkomende) factoren zoals:
Het vliegtuig heeft een kleine omdraaitijd dus een vergrote werkdruk en een nieuwe seal is niet op voorraad.
Waarom repareert deze grondwerktuigkundige de seal niet, is het omdat hij een goede inschatting maakt en daarom vier uur vertraging voorkomt? Een andere grondwerktuigkundige met minder of een andere ervaring verwisselt misschien de seal wel, is dit dan de juiste beslissing? Heeft het te maken met ervaring? Ligt het beslissingsniveau wel in dit voorbeeld bij de GWK? Of worden dergelijke beslissingen genomen door pushen van medewerkers van eigen of andere afdelingen?

Ook de tijd speelde een rol. Als het vliegtuig in dit voorbeeld 5 uur statijd had, dan was de seal verwisseld. Misschien kan dit ook meespelen in zo'n beslissing. In dat geval speelt het niet op voorraad hebben van onderdelen ook een rol.

En daarom is dit stukje ook geschreven..
De beslissing die genomen moest worden, omdat er geen voorraad van de seal was, is een verborgen werkdrukverhoging en een direct gevolg van het niet op voorraad hebben van een onderdeel. En dit is iets waar we wel dagelijks mee geconfronteerd worden. Werkdruk-verhoging. Heel vaak wordt er mis gegrepen. En waarom is er niets op voorraad? Magazijnen volhouden met onderdelen kost geld en de managers hebben targets. Waar ligt de grens (afweging)?

Nu is het niet ondenkbeeldig dat een grondwerk-tuigkundige, onder tijdsdruk en een enorme economische belasting, doordat er ergens geen voorraad van is een beslissing neemt die fout afloopt. Naar mijn idee horen zulke factoren niet thuis in een vliegtuig onderhoudsomgeving. Het vliegtuigonderhoudsmanagement zou hier pro-actief op moeten reageren. Besparen op voorraden hoort niet thuis in deze omgeving.

Bovendien kunnen technici niet hard maken (statistieken etc) wat een extra tijd er mee gemoeid is omdat er geen onderdelen zijn. Denk hierbij aan vertragingen, uitvallen van vluchten etc. Deze kosten drukken misschien ook niet op het conto van de technische diensten maar op het vliegbedrijf en zijn dus ook niet interessant. Kan dit in een omgeving waar wij werken en vliegtuigvertragingen veel geld kosten en veiligheid belangrijk is? Naar mijn idee niet. Is dit al aangegeven bij het management? Ja!!!! Drie of vier jaar terug was dit onderwerp zelfs aanleiding voor een bijeenkomst van een vakbond. Is er reeds veel veranderd of "berusten" we in het feit dat er geen voorraad is?

Bij een vliegdienst zijn ze zeer huiverig met betrekking tot werkdrukverhoging.
Hier worden onderwerpen als deze zeer professioneel aangepakt. Bij de technische diensten wordt het tijd dat hier serieus naar gekeken gaat worden. Eén van de 10 crashes zijn tenslotte een direct gevolg van een onderhoudsfout.

Wij, grondwerktuigkundigen, moeten vliegtuigen gereed maken voor vertrek waarbij aan de cursussen bezuinigd wordt, aan de materialen bezuinigd wordt, aan de inboedel nauwelijks geïnvesteerd wordt en waar de vliegtuigen kortere omdraaitijden hebben. Laten we nog wat afknabbelen van …….. en geef de managers in het vliegtuigonderhoud vooral targets.

Toch lukt het grondwerktuigkundigen elke keer weer die vliegtuigen veelal op tijd te laten vertrekken. Veilig. (maar gebeurt dit ook volgens de bedrijfsnormen?)

Oja, het veiligheidsplatvorm????? Hebben jullie er wat van vernomen? Ik, ten tijde van het schrijven van dit stukje niet, behalve dat de grondwerktuigkundigen maar in hun eigen afdeling de zaken zelf moeten oppakken.
In een personeelsblad wordt anders gesuggereerd. Goede communicatie??

Laat jullie mening weten n.a.v. bovenstaand verhaal. Het doel van dit stuk is om discussie op te wekken op de diverse niveau's in maintenance organisaties. Dit zijn een aantal vragen die leven bij technici en we hopen "samen" naar oplossingen te kunnen zoeken, om van elkaars ervaringen te leren en zodoende fouten proberen te voorkomen.

Heb je ook soortgelijke voorbeelden, schrijf dan ook of nodig een redacteur uit.

Redactie adres:
NVLT magazine
Postbus 75668
1118 ZS Luchthaven Schiphol
Emailadres:
redactie@nvlt.nl

geschreven door:
A. Molin

INFORMATIE VAN DE JAR WERKGROEP

Veranderingen in de wetgeving op Europees niveau

Op 1 juni zal voor de certifying staff de JAR 66 Aircraft Maintenance License (AML) worden ingevoerd. Dit betekent dat de NLA (Nederlandse Luchtvaart Autoriteit voorheen de RLD) de autorisaties gaat uitgeven en bewaken voor alle certifying staff. Tot nu toe worden in degrote luchtvaart de autorisaties door de werkgevers verstrekt.
De NLA heeft onder andere de NVLT benadert om bij deze conversie betrokken te zijn. Hiervoor is door de NVLT een werkgroep opgericht die overleg heeft gevoerd met de heer Ir. Ing. R.A. Roorda van de NLA. In een erste gesprek is de conversie mondeling toegelicht. Hieruit ontstonden voor de NVLT werkgroep een aantal vragen die later in dit artikel aan de orde zullen komen.

Ga je zelf in de JAR zitten spitten houdt er dan rekening mee dat je de laatste uitgave gebruikt. Er zijn een hoop amendementen op de oorspronkelijke artikelen geweest waardoor je moet oppassen met de juiste informatie aan het werken bent.

Een van de opmerkingen die de NLA gaf was: “realiseer je dat de JAR geen wetten zijn maar reglementen”.
De strekking van deze opmerking is dat je de JAR niet als wetstekst moet zien. Dus bij een overtreding hoeft niet direct de rechterlijke macht te worden ingeschakeld. Dit wil niet zeggen dat men als luchtvaartmaatschappij maar aan kan rotzooien. Bij overtredingen van het reglement kan de NLA natuurlijk actie ondernemen.
Wat houdt dit voor ons persoonlijk in?
Bij een door jou gemaakte fout blijft de JAR 145 organisatie in eerste instantie verantwoordelijk. Je tekent namelijk af onder verantwoording van deze organisatie. Deze organisatie heeft jou geautoriseerd om af te tekenen. Een schorsing, limitatie of gedeeltelijke intrekking van je AML vindt alleen plaats op gronden die genoemd worden in JAR 66.65. en wordt gedaan door de NLA.
Een strafrechterlijk onderzoek naar aanleiding van een vliegtuig ongeval dan wel incidenten die betrekking hebben op grove nalatigheid, van de “certifying staff”, is geen zaak van de JAA maar van het openbaar ministerie! In een vervolg willen wij hierop terugkomen.
Bedenk dat fouten of overtredingen die betrekking hebben op bijvoorbeeld milieu of ARBO zaken wel voor jou direct persoonlijke consequenties kunnen hebben.

Een ander item wat onder de aandacht werd gebracht is: “men behoudt die privileges die men nu heeft”.
Mag men nu voor iets aftekenen in het ATL dan mag dat ook na 1 juni 2001.
Om een Certificate of Release to Service (CRS) af te mogen geven moet men dus in het bezit zijn van een JAR-66 AML en een autorisatie van de JAR-145 maintenance organisatie. De autorisatie op het JAR-66 AML kan ruimer zijn dan die op de JAR-145 autorisatie maar nooit andersom!

Hier zijn enkele voorbeelden uit de KLM praktijk:
Plaatwerkers en Cabin Maintenance Mechanic’s verrichtten nu werkz!aamheden aan het vliegtuig maar mogen niets aftekenen in het ATL. Dit zal dus ook na 1 juni 2001 zo blijven! Ook de Videoteam collega’s zullen geen JAR-66 AML verkrijgen. De NLA zal alleen een AML verlenen aan collega’s die nu een Aircraft Release Authorization hebben volgens het ATM hoofdstuk 5.

JAA

JAA gebouw Hoofddorp
© M. Vet

JAA

Wat gaat er met de mechanische GWK gebeuren? De NLA heeft een ruime gedachte voor de mechanische GWK. Alle privileges die men voor 1 Juni 2001 had zal men behouden. Alles wat men als uitzondering op zijn AML aantekent zal afhangen van de informatie die de KLM aan de NLA doorgeeft. De NLA kan alleen AML's verstrekken met daarop uitzonderingen. Bijvoorbeeld B1 met uitzondering van ATA 24, 26 en 30. Een "A"- B1"- "B2" licentie met toevoegingen bestaat dus niet. De KLM gaat echter voor een kompleet AML. Bij het verkrijgen van een "B1" licentie krijgt men ook een volledige "A" licentie.
Voor wat betreft de maatschappij autorisaties die men vroeger verkregen heeft gaat men terug tot en met de A310

De KLM zal een overzicht maken met daarop alle relevante informatie om jou een zo correct mogelijke AML + type aantekening te laten verkrijgen. Tot welke datum de werkgever nog informatie over jou in bezit heeft is voor ons onbekend. Het bewaren van autorisaties enz. kan natuurlijk geen kwaad.
Dit overzicht wordt vooraf per persoon ingevuld en na akkoord ondertekening van de betrokkene richting NLA gestuurd. Zodoende weet je van tevoren wat de KLM bij de NLA voor jou aanvraagt. Indien er correcties nodig zijn is het mogelijk het aanvraag formulier te corrigeren.
Voor de avionische GWK is de procedure uiteraard hetzelfde. Er zal echter ook een gelimiteerde B1 (ATA 21-26-30) en een "A" licentie aangevraagd worden.

Hier volgen enkele vragen die aan de NLA gesteld werden:

Vr: Moet ik een JAR-66 AML in mijn eigen land aanvragen of mag het ook in een ander JAA member state.
Antw: Het indienen van een aanvraag voor afgifte van een JAR-66 AML kan en mag plaatsvinden in elke JAA full-member state waar JAR-66 is ingevoerd. Vervolgens is met betrekking tot wijziging en vernieuwing wel een verplichte "winkelnering" van toepassing.

Vr: Is een A&P (FAA) licentie gelijk te stellen naar een categorie B1 AML?
Antw: Nee, tenzij aangetoond wordt dat de kennis en ervaring die vereist zijn voor afgifte van de A&P licentie equivalent zijn aan de kennis en ervaring vereist voor de afgifte van een JAR-66 AML.

Vr: Iemand die vroeger GWK is geweest, maar tegenwoordig niet meer actueel aan vliegtuigen werkt, kan die ook nog een AML krijgen?
Antw: Niet actieve certificatie privileges kunnen worden geconverteerd naar een categorie op een JAR-66-AML, mits de kwalificatie daarvoor heeft plaats gevonden volgen een door de NLA geaccepteerde procedure van een JAR-145 erkende onderhoudsorganisatie.
Met de uitgifte van de AML wordt er gesproken over "grandfather rights".

Vr: Met de uitgifte van de AML wordt er gesproken over "grandfather rights" Tot hoelang gelden de gevolgde opleidingen? Bijvoorbeeld Anthony Fokkerschool, KLM-VOT, delta VOT, Fokker bedrijfsschool.
Antw: Er zijn op dit moment (nog) geen grenzen gesteld aan de geldigheid van de verkregen kennis door middel van gevolgde pre JAR-66 opleidingen.

Vr: Gelden "grandfather rights" ook voor die personen die voor een categorie "A" in aanmerking komen?
Antw: De "protected rights" zijn van toepassing op alle certifying-staff en degene die als zodanig zijn gekwalificeerd.

Vr: Is de BMC curcus (KLM) genoeg vooropleiding voor een categorie "A" licencie?
Antw: Deze vraag aan de JAR-145 erkende onderhoudsorganisatie stellen! Let wel: indien conversie plaatsvindt op grond van pre-JAR-66 kwalificaties die niet gerelateerd zijn aan certificatie privileges, moet worden aangetoond dat de betreffende pre-JAR-66 kwalificatie equivalent is aan een JAR-66 kwalificatie.

Vr: Heeft een AML categorie "A" houder nog een vliegtuigtype cursus nodig?
Antw: Bij een categorie "A" op een AML wordt geen "type rating" vermeld.

Vr: Wat wordt er precies verstaan onder de "ervaring" van 6 maanden in de 2 jaar?
Antw: Volgens JAR-145.35(b) laatste wijziging. The JAR-145 approved maintenance organisation must ensure that all aircraft release certifying staff are involved in at least 6 months of actual maintenance experience in any 2 year period. For the purpose of this sub-paragraph involved in actual aircraft maintenance means the person has worked in an aircraft maintenance environment and has either exercised the privileges of the JAR-145 certification authorisation and/or has actually carried out maintenance on at least some of the aircraft type systems specified in the particular JAR-145 certification authorisation.

Vr: Is het mogelijk limitaties op te heffen en een volledig AML te verkrijgen?
Antw: Limitaties kunnen worden opgeheven nadat de vereiste aanvullende kennis en ervaring is aangetoond. Kennis dient te worden aangetoond door middel van een examen, eventueel voorafgegaan door een aanvullende opleiding.

geschreven door:
J. v. Braam

WIE EN WAT IS DE NVLT ?

In dit eerste nummer van de NVLT-Magazine willen we graag iets meer vertellen over de achtergronden en inrichting van de NVLT.

De NVLT is opgericht als belangenvereniging voor Certifying Staff (CS) binnen vliegtuig-onderhoud zoals Grondwerktuigkundigen (GWK's) en Line Maintenance Mechanics (LMM's) die een zogenaamd Certificate of Release to Service (CRS) mogen afgeven voor het totale vliegtuig. Reden voor oprichting van deze vakvereniging is de snel veranderende onderhoudswereld en vooral de wet- en regelgeving waar Certifying Staff dagelijks mee te maken heeft.

Al snel bleek dat niet alleen voornoemde zaken van belang zijn maar dat er ook behoefte was aan ondersteuning rond de arbeidspositie van de CS. Al met al werd de wens geuit om te komen tot een grotere professionalisering van de vakgroep in de ruimste zin des woords. Aangezien de oprichters alles buiten werktijd moeten doen was het nodig om meer mensen met de NVLT aan de gang te laten gaan. Om een en ander in goede banen te leiden werd tijdens de Algemene Leden Vergadering van September 2000 besloten tot oprichting van een *structuurcommissie*
Deze commissie moest gaan inventariseren wat de wensen en mogelijkheden waren en dat omzetten in een vereniging die ook op de lange termijn voldoet aan wat de leden verlangen. De mogelijkheid om een erkende vakbond te worden mocht namelijk niet worden uitgesloten. Echter om als vakbond te kunnen opereren is nogal wat organisatie nodig.

NVLT is geen vakbond

Gekozen werd om de NVLT in te richten *alsof* het een vakbond betrof. Dit om in een later stadium geruisloos over te kunnen gaan in een echte vakbond. Vandaar dat men gekomen is tot een ledenraad met 5 vaste commissies.
Ook moest rekening gehouden worden met het feit dat de NVLT geen KLM vereniging is, maar er is voor alle CS in dienst van nederlandse onderhoudsbedrijven en operators.

Zoals reeds eerder gezegd worden de werkzaamheden buiten werktijd verricht zodat een nauwkeurige taakverdeling en controle nodig is. Hierin speelt communicatie uiteraard een zeer grote rol. Van ieder lid wordt daarom participatie in de vereniging verwacht. Betrokkenheid is een absolute voorwaarde. De communicatie wordt op dit moment verzorgt door het uitgeven van dit Magazine, een maandelijkse nieuwsbrief en (zeer belangrijk) een electronische nieuws/discussie-groep via e-mail. Vooral van dit laatste wordt zeer veel gebruik gemaakt. Zo'n 50% van de leden zijn reeds aangesloten bij deze mailinglist. Professionalisering is een van de belangrijkste aspecten binnen de NVLT. Het is de bedoeling dat leden elkaar kunnen ondersteunen bij het uitvoeren van hun vak. De wet- en regelgeving is dermate complex geworden dat ongemerkt deze regels overtreden kunnen worden. Dit kan tot zeer vervelende situaties leiden welke voorkomen dienen te worden. Echter niet alleen de leden dienen hiervan op de hoogte te zijn, ook hun aansturing vanuit het bedrijf dient te weten wat wel en niet mag.

De NVLT heeft ook tot taak op zich genomen om bedrijven te wijzen op zowel de verantwoor-delijkheden van de leden als van het bedrijf zelf. De stijgende commercie in de (mondiale) luchtvaart is een directe bedreiging voor vliegtuigonderhoud dat nog steeds als "noodzakelijk kwaad" wordt gezien. De druk op de CS kan hierbij onverantwoord groot worden en er zou zelfs gezwicht kunnen worden voor deze druk. Dit laatste dient ten allen tijde voorkomen te worden.
Om geen "roepende in de woestijn" te worden is samenwerking en overleg met derden een must. Overleg met oa. vakbonden vwb. arbeids-voorwaardelijke zaken, contact met bedrijven zodat wederzijds standpunten duidelijk gemaakt kunnen worden zo ook met overheden die een controlerende taak hebben in het geheel.

De NVLT moet gezien gaan worden als een van de vele spelers binnen vliegtuigonderhoud waarbij de vliegveiligheid gediend is.
Er ligt een voorstel om andere, direct aan de CS gelieerde, vakgroepen ook lid te kunnen laten worden. We denken hierbij aan Technisch Specialisten en Instructeurs, die een belangrijke rol spelen in het opereren van de CS.

We zijn ervan overtuigd dat we nog een zeer lange weg te gaan hebben die echt niet altijd over rozen zal gaan, maar we hebben er vertrouwen in dat de NVLT een zeer belangrijke rol zal gaan spelen voor wat betreft de positie van de Certify-ing Staff in Nederland.

Frans Koek
lid structuurcommissie

RECHTSBABBEL

DE ERKENNING VAN DE OVERALL

Mr. Pim de Vos (1950) is advocaat sinds 1973 en oprichter van De Vos & Partners Advocaten in Amsterdam, dat werkt voor particulieren, bedrijven, verzekeringsmaatschappijen en landelijke organisaties. Pim de Vos heeft diverse nevenfuncties. Hij is o.a. voorzitter van een beroepscommissie van het NOC/NSF). Verder heeft hij diverse boeken op zijn naam staan, zoals "De Klant is Koning" en schrijft hij artikelen en columns in diverse bladen zoals "Metro".

Toen ik in het najaar van het jaar 2000 werd gebeld voor een informatief gesprek met een aantal luchtvaarttechnici, had ik geen idee waar ik aan zou beginnen. Ze hadden een interview met mij in "Het Parool" gelezen en dachten: "Dat is tenminste een advocaat die niet zo snel voor iemand opzij gaat". Dat klopt wel, ik denk dat ik een uiterst vriendelijk persoon ben, maar ik ben geen advocaat geworden om aardig gevonden te worden. Al wil ik te allen tijde duidelijk maken dat ik een redelijk standpunt verdedig en dat op een redelijke manier doen. De eerste bijeenkomst in de grote vergaderzaal van ons kantoor zal ik nooit vergeten. Technici vergaderen (gelukkig maar) heel anders dan bijv. bedrijfsjuristen en andere witte boorden. Wout Huisman en Ronald van der Hout waren zo'n beetje de aanvoerders van het stel, maar haastten zich om te benadrukken dat ze als de "aanjagers" beschouwd moesten worden, maar absoluut niet uit waren op macht.

Zij wilden de structuur neerzetten voor de organisatie van luchtvaarttechnici. Maar die organisatie moest gedragen worden door een brede achterban, die actief meedacht en meehielp om de gestelde doelen te bereiken. "Wat willen jullie dan", vroeg ik. "Jullie hebben toch jullie vakbond"? Toen brak er een orkaan los, het was of een wide-body opsteeg op het trapveldje vlak voor ons kantoor. Ja, die vakbond was er wel, maar die was er niet echt en in ieder geval niet specifiek voor luchtvaarttechnici.

Na een uurtje praten werd het me duidelijk. De technici hadden het gevoel dat ze niet serieus genomen werden. Cabinepersoneel en vliegers hadden hun zaken goed op een rij, maar die ca. 700 medewerkers in overalls, die met hart en ziel van hun werk en bedrijf hielden, waren ervan overtuigd dat met hun belangen niet of nauwelijks rekening werd gehouden. De vakbonden waren er voor het hele personeel, terwijl er toch een groot aantal specifieke problemen was, die typisch zijn voor luchtvaarttechnici. De voorbeelden die mij werden gegeven (later zou ik het bewijsmateriaal zien) maakten mij duidelijk dat deze mannen zich oprecht ernstig zorgen maakten over een aantal ontwikkelingen. Zij legden me uit dat er vergevorderde plannen waren om hun hele afdeling over te doen aan een andere organisatie, waarbij ze het gevoel hadden dat zij, als medewerkers waarom het ging, helemaal niets in te brengen hadden. De vakbonden hadden onvoldoende tijd, mankracht of aandacht voor hun problematiek.

Vliegveiligheid
Een volgende zorg was de vliegveiligheid. Ik kreeg een aantal voorbeelden die later deels zijn besproken in het inmiddels bekende rapport, waaruit bleek dat men, zachtjes gezegd, enige zorg kon hebben over het spanningveld tussen enerzijds de commerciële belangen en de daaruit resulterende druk en anderzijds de vliegveiligheid, die nu juist de taak is van de technici. Al luisterende moest ik denken aan de arme EL-AL technicus, die werd fijngemalen in de "Bijlmer-enquête en het toestel op hoop van zegen zag vertrekken. Zover mocht het nooit komen, dat was me ook duidelijk.

Communicatie
Een ander groot probleem bleek de communicatie. KLM heeft daar procedures voor, als er klachten zijn. Het werd me al snel duidelijk dat de betrokken luchtvaarttechnici het gevoel hadden dat die procedures niet goed werkten. Als ze een probleem meldden, hoorden ze al te vaak niets meer terug of er werd druk op hen uitgeoefend. Ze moesten niet zeuren, er moest gevlogen worden.

De NVLT
Ik had onmiddellijk sympathie voor die goudeerlijke mannen die ervoor zorgen dat ik met een veilig gevoel in het vliegtuig kan stappen. Ze hadden nog geen geld en er zou voorlopig ook niet zoveel komen. Ik besloot te helpen. En zo begon mijn betrokkenheid bij de NVLT. Ik begeleidde de oprichting en met elkaar formuleerden we de doelstelling kort gezegd: *het kritisch volgen van ontwikkelingen binnen de bedrijfstak, het geven van advies, het behartigen van de belangen van haar leden, het signaleren van zaken die de vliegveiligheid van verkeersvliegtuigen aantasten melden bij de desbetreffende instanties. Verder een zo groot mogelijke professionaliteit uitdragen en het toepassen naar buiten van de Europese en Amerikaanse luchtvaartwetgeving.*

Betrokkenheid leden
Van meet af aan zijn wij het erover eens geweest dat de doelstelling alleen maar haalbaar is als het een vereniging zou worden met actieve leden, die zich betrokken tonen en bereid zijn hun armen uit de mouwen van hun overall te steken. Ik heb in de pakweg 14, 15 maanden dat ik voor de vereniging heb gewerkt, met veel plezier mogen constateren dat de NVLT veel meer is dan een groep oprichters en een bestuur. Veel leden zijn werkelijk betrokken, zoals mij al bleek tijdens de diverse bijeenkomsten met de leden die ik heb mogen bijwonen. De VVCS zou willen dat de betrokkenheid van haar leden – betaalde voetballers – zo groot was. Ik heb een paar honderd leden gezien en tijdens de bijeenkomsten gemerkt dat ze ook hun mond durven open te doen en voor hun mening durven uit te komen. Dat geeft veel hoop voor de toekomst.

geschreven door:
P. de. Vos

KLM
Laat ik vooropstellen dat de NVLT er niet alleen is voor KLM-technici. Dat de KLM de vereniging als een “luis in de pels van de zwaan” heeft ervaren, lijkt mij tamelijk duidelijk en is ook wel begrijpelijk. De KLM had natuurlijk al jaren lang een goed gestructureerd overleg met de “echte” vakbonden en werd nu geconfronteerd met een stelletje eigenwijze “wolkenridders”, die zich gingen bemoeien met zaken waar de vakbeweging niet aan was toegekomen. Iedere verandering stuit op weerstand en het management van een bedrijf dat het in een moeilijke markt, extra moeilijk heeft, is natuurlijk niet blij met lastposten zoals de NVLT- bestuursleden ongetwijfeld zijn genoemd. Ik heb de indruk dat de relatie met de KLM aanzienlijk is verbeterd, iets waarvoor ik vanaf het begin heb gepleit. Ik heb steeds gezegd dat de KLM, maar dat geldt ook voor andere maatschappijen, er belang bij heeft om via de NVLT te horen wat er leeft onder de betrokken technici en het zal moeten proberen op te brengen om blij te zijn met de kritiek, hoe vreemd dat ook moge klinken. Ik heb het NVLT-bestuur geadviseerd om een goede relatie, die op wederzijds respect is gebaseerd, na te streven met zowel de KLM, als de bestaande vakorganisaties. Dit jaar zal daar extra aan gewerkt worden. Voor de NVLT is het belangrijk dat de KLM haar als een kritische maar oprechte partner gaat zien, die de kans krijgt om een actieve bijdrage te leveren aan het welzijn van de luchtvaarttechnici, waarmee uiteindelijk ook de KLM en haar passagiers zijn gediend. Om dat te bereiken zullen er tenminste vier zaken moeten verbeteren:

1. De communicatie tussen de KLM en de NVLT;
2. Samen met de NVLT zal er een klachtenprocedure ingesteld moeten worden, die aan een aantal eisen voldoet;
3. Een NVLT (bestuurs)lid dat klaagt moet de zekerheid hebben dat hij niet als “Klokkenluider” zal worden geslachtofferd;
4. Het NVLT-bestuur zal met respect behandeld moeten worden en gevrijwaard moeten zijn van dreigementen, wanneer ze het opneemt voor haar leden in het belang van de doelstelling van de vereniging. De KLM moet begrijpen dat het in haar eigen belang is. De werkgever heeft niets aan werknemers die niet kritisch mogen zijn en monddood te zijn gemaakt.

Er zijn signalen dat de KLM zich dat realiseert. Hopelijk worden die bewaarheid. Als ik daar een bijdrage aan kan leveren, graag.

Pim De Vos
Advocaat/Publicist
www.devos.nl

CERTIFICATE OF RESPONSIBILITY

Kunt u zich nog herinneren, hoe trots u was toen u slaagde voor uw examen A&P?

Ik kan mij nog steeds het gevoel van genoegdoening herinneren, toen ze mij na de laatste praktische test vertelden dat ik geslaagd was. Ik was eindelijk klaar om de opgedane kennis te gaan gebruiken en mijn brood te verdienen in de droom die luchtvaart heette. In die dagen waren de vergoedingsvooruitzichten matig, maar de liefde voor de luchtvaart maakte veel goed.

Ik herinner mij nog de instructeurs die ons er keer op keer op wezen dat het hebben van het certificaat niet lichtzinnig opgevat moest worden. Onze certificaten zijn uitgegeven door de overheid, omdat we aan een bepaald niveau van bekwaamheid voldoen, zowel mentaal alsook het bewerkstelligen van reparaties aan vliegtuigen die aan alle eisen voldoen. Resumerend, geven wij de burger de garantie dat wij alles in het werk stellen om vliegtuigen te repareren volgens de juiste voorschriften en procedures.

Sinds mijn aanstelling bij de National Transportation Safety Board, heb ik voorbeelden gezien van onderhoudspersoneel die gebrekkige kennis ten toon spreiden of onderhoudstaken aan vliegtuigen niet volgens voorschriften uitvoerden. Deze foute procedures resulteren in maatregelen die de FAA neemt inzake het certificaat van de houder. De houder wordt verantwoordelijk geacht voor zijn acties of het gebrek hiervan.

De definitie van `verantwoordelijk' zegt; "wettelijk aansprakelijk voor de zorg van een ander" alsook, " persoonlijk aansprakelijk voor handelen" alsook, "op eigen initiatief maken van morele en rationele beslissingen, waarvoor men aansprakelijk kan worden gehouden".

Als u kijkt naar alle drie tegelijk, begrijpt u dat de burger, via de overheid, verwacht dat de houder van een certificaat verantwoord handelt, en als het publieke vertrouwen wordt geschonden, de houder aansprakelijk gesteld wordt.

Er zijn meer beroepen die individuen afrekenen op persoonlijk handelen. Dokters, advokaten, enz. Ook zij worden persoonlijk verantwoordelijk gehouden voor hun acties. 0ok zij hebben een certificaat van een officieel orgaan die hun speciale privileges geeft, gebaseert op gebleken bekwaamheid. Zij worden niet alleen verantwoordelijk gehouden voor hun handelingen maar kunnen ook wettelijk vervolgd worden. Zij worden gezien als professionals,

LICENSE

John Goglia is een lid van de National Transportation Safety Board (NTSB). Hij heeft 30 jaar ervaring als een aircraft technician bij Usair.

He is the first working A&P mechanic to serve on the Safety Board, with over thirty years of aviation experience. Before his Senate confirmation, he was based with USAir and was the recipient of the prestigious 1994/ Industry Aviation Mechanic of the Year Award.

With a wealth of experience, Member Goglia is a leading advocate regarding the evaluation of human factors in the aviation workplace. He developed the Maintenance Resource Management Program, combining management, labor, regulatory agencies and academia into what has become the premier human factors program in aviation maintenance.

vliegtuigonderhoudspersoneel niet. Vraag me niet waarom maar het is nu eenmaal een feit.

Een van mijn functies als NSTB lid, is het beoordelen en veroordelen van bezwaarschriften van certificaathouders aan wie een straf is opgelegd door de FAA. Het is verrassend om te zien hoe onderhoudstechnici verzeild raken in een strafproces en nog interessanter wat de reden daarvan is. Een groot deel van onze training is gebaseerd op het begrijpen van waar we mee bezig zijn, het bloot leggen van het probleem en het beoordelen welke oplossing moet worden gekozen binnen de grenzen van de juiste manuals. Onthoud goed, dat wij een volmacht krijgen om onderhoud uitte voeren volgens de juiste manuals en het is moeilijk (niet onmogelijk) om in de problemen te komen als we de mauals volgen.

Volgen we de manuals als we vragen om instrukties of mondeling instrukties krijgen van een collega? Vele malen tijdens mijn loopbaan heb ik instrukties opgevolgd van een maintenance control persoon aan de andere kant van de wereld, die niets anders doet dan het verstrekken van informatie, om op dat moment, niet gewenste reparaties uitte stellen. Ik herinner mij een keer dat ik gevraagd heb naar de manual verwijzing van de te volgen procedure. Wie is er verantwoordelijk als deze instructies fout zijn?

Het antwoord op deze vraag is; degene die de taak heeft uitgevoerd. Geen gemaar. Als de taak is ondertekend, dan is die persoon volledig aansprakelijk voor de uitgevoerde taak.

Dit is ook het geval als deze instructie van je directe collega komt, van je supervisor of van je manager. Wanneer jou handtekening onder de uitgevoerde taak staat, dan verklaar je hiermee datje het werk hebt uitgevoerd volgens de richtlijnen. Als de informatie die je kreeg fout was, blijft degene die aftekent verantwoordelijk.

Een andere belangrijk taak van ons, is het voeren van een correcte administratie. Bij het maken van onderhoudstaken (non-routines) voor monteurs die voor en met mij werkten, heb ik nooit het gevoel gehad dat ik ze hiermee in de problemen kon brengen, hoewel ik dat niet van al mijn collega's kon zeggen. Alsje het toelaat om door iemand anders de administratie te laten doen, is het zeer belangrijk om deze administratie goed door te nemen, alvorens te ondertekenen. Onze verplichting om een accurate administratie bij te houden staat duidelijk beschreven in de FAR, en kan leiden tot een overtreding als het fout loopt.

geschreven door:
John Goglia
NTSB, feb '99

Waarom schrijf ik over onze verantwoordelijkheid en het onderhoudsproces wat een veilige luchtvaart waarborgt?

In de meeste gevallen die ik dit jaar moest beoordelen betreffende onderhoudsincidenten, gaat het om het niet naleven van de werkstructuur die in het voorgaande is beschreven. In sommige van die gevallen gaat het om technici van wie ik het bijna niet kan geloven dat ze hun certificaat op het spel zetten door de basis werkwijze niette volgen.

Iedere taak die we uitvoeren, moeten we als belangrijk beschouwen. Hoewel de rol van het passenger entertainment system niet duidelijk is bij het Swissair ongeluk, het feit alleen al dat het mogelijk ook betrokken was, zorgt ervoor dat er geen taak onbelangrijk is. Alles wat we doen moet worden uitgevoerd volgens de hoogste maatstaf. Ik realiseer me dat er een hoge druk op ons rust om ook de kleinste taak volgens de voorgeschriften uit te voeren, inclusief de bijhorende administratie.

Verantwoordelijkheid onderscheidt een certified aircraft mechanic van een loodgieter of een stukadoor. Er is een lange lijst van beroepen in onze samenleving die kennis en bekwaamheid vereisen, maar wanneer we het publieke vertrouwen en de individuele verantwoordelijkheid eraan toevoegen, dan wordt die lijst aanmerkelijk korter. We mogen nooit onze verantwoordelijkheid uit het oog verliezen.

Meer info:
http://www.ntsb.gov/
http://www.ntsb.gov/Abt_NTSB/bios/goglia.htm

Deze ruimte willen wij reserveren voor lezers-brieven (maximumlengte 200 woorden) over in het NVLT magazine verschenen artikelen. Brieven (ook verzonden via e-mail) moeten zijn voorzien van een adres. De redactie behoudt zich het recht voor brieven en ingezonden artikelen te weigeren, te bekorten of te redigeren.

U kunt deze sturen naar de redaktie van het NVLT magazine of naar het NVLT bestuur.

Ook zal er door de redaktie of het bestuur op uw mening en/of commentaar een antwoord of uitleg gegeven worden.

Het sturen van uw mening en of commentaar voor deze rubriek houdt in dat u accoord gaat met plaatsing in dit blad.

Aircraft International Engineers Creed

"Upon My Honor, I swear that I shall hold in sacred trust the rights and privileges conferred upon me as a certified mechanic. Knowing full well that the safety and lives of others are dependent upon my skill and judgement, I shall never knowingly subject others to risks which I would not be willing to assume for myself, or those dear to me. In discharging this trust, I pledge myself never to undertake work or approve work which I feel to be beyond the limits of my knowledge, nor shall I allow any non-certified superior to pursuade me to approve aircraft or equipment as airworthy against my better judgement, nor shall I permit my judgement to be influenced by money or other personal gain, nor shall I pass as airworthy aircraft or equipment about which I am in doubt, either as a result of direct inspection or uncertainty regarding the ability of others who have worked on it to accomplish their work satisfactorily. I realise the grave responsibility which is mine as a certified airman, to exercise my judgement on the airworthiness of aircraft and equipment. I therefore, pledge unyielding adherence to these precepts for the advancement of aviation and for the dignity of my vocation"

REPRODUCED BY KIND PERMISSION
OF THE FLIGHT SAFETY FOUNDATION

Op deze pagina had

uw

ADVERTENTIE

kunnen staan.

Heeft u

interesse

??

Neem dan contact op met de redaktie

GEZOCHT

De redactie van het NVLT magazine kan nog een aantal mensen gebruiken bij de tot standkoming van dit blad.

Wij zijn op zoek naar :

redakteuren
journalisten
schrijvers
copy-readers
vertalers

Heb je hiervoor interesse ??
Geef je op bij de redactie of meld je bij het bestuur.

PTT Post
Port betaald
Port payé
Pays-Bas