



NIEUWSBRIEF

jaargang 7, nummer 1

januari 2007

Aan alle Certifying Staff categorieën A, B & C

Wettelijke meldplicht vanaf heden.

Met ingang van 4 januari 2007 heeft alle Certifying Staff een wettelijke meldplicht tot het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart. De NVLT adviseert haar leden alle meldingen te doen rechtstreeks aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen door middel van de formulieren die te vinden zijn op de internetsite van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (www.ivw.nl/abl). Op de site staan ook voorbeelden van voorvallen vermeld.

Toelichting.

De meldplicht voort uit de Europese richtlijn 2003/42/EG. Deze richtlijn is in Nederland in "Wet Luchtvaart" opgenomen en nader uitgewerkt in het Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart (AmvB) en de Regeling melding voorvallen in de burgerluchtvaart (Ministeriële Regeling).

Met de meldplicht conform de "Wet Luchtvaart" ontstaat een Nationaal Veiligheidsmanagement systeem (VMS) voor de burgerluchtvaart. Door de onafhankelijke meldingen van onder andere de Certifying Staff wordt de betrouwbaarheid van het VMS gewaarborgd.

Het doel van deze meldplicht is de luchtverkeersveiligheid ofwel vliegveiligheid in de burgerluchtvaart verder te vergroten en te verbeteren. De overheid wil op deze manier zeker stellen dat belangrijke informatie over vliegveiligheid op een adequate manier wordt gemeld, verzameld, bewaard, beschermd en verspreid. Uit ervaring heeft men geleerd dat, voordat een ongeval plaatsvindt, dikwijls al incidenten of tal van andere tekortkomingen op het bestaan van veiligheidsrisico's wijzen. Voor verhoging van de luchtverkeersveiligheid van de burgerluchtvaart is meer kennis over deze voorvallen nodig. Kennis die analyse en trend bewaking vergemakkelijkt om corrigerende maatregelen te kunnen nemen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft voor dit doel het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) opgericht.

Het ABL heeft de volgende taken:

- Het verzamelen, beoordelen, verwerken en opslaan van meldingen;
- Het opstellen van trend-, oorzaak- en gevolganalyses en het op basis daarvan doen van aanbevelingen aan zowel overheid als luchtvaartsector tot verbetering van de luchtvaartveiligheid;
- Het beschermen van de verstrekte informatie. De informatie wordt alleen gebruikt voor het verbeteren van de luchtvaartveiligheid en is niet openbaar. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen verwerkt de meldingen in het registratiesysteem ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems). Dit registratiesysteem bevat

alle gegevens van de gemelde voorvallen met uitzondering van de namen en adressen van individuele personen.

In nauwe samenwerking met de bedrijven en instanties uit de luchtvaartsector waaronder ook de NVLT worden de meldingen bij het ABL geanalyseerd en waar nodig van een advies voorzien om de veiligheid nog verder te verbeteren.

In de richtlijn staat ook vermeld welke voorvallen u in elk geval moet melden. Meer informatie hierover vindt u op de internetsite van het ABL (www.ivw.nl/abl). De lijst van voorbeelden van de onderwerpen die gemeld moeten worden is ook vermeld op de NVLT website.

Certifying Staff kan door zijn kennis en ervaring onveilige situaties aangaande de vliegveiligheid op zijn juiste proporties inschatten en melden. Het is niet noodzakelijk dat het voorval voorkomt op de lijst van te melden voorvallen. Bij twijfel adviseert de NVLT om altijd te melden. Hierdoor kan de melder achteraf nooit het verwijt krijgen het voorval niet gemeld te hebben.

Hoe werkt het melden van een voorval?

U meldt persoonlijk en rechtstreeks aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen door middel van de formulieren die u op de internetsite van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (www.ivw.nl/abl) kunt vinden. Het is volgens de NVLT niet wenselijk via het veiligheidssysteem van het bedrijf waar men werkzaam is te melden. De reden hiervoor is dat wij van mening zijn dat dan de anonimiteit van de melder onvoldoende gewaarborgd is. Alleen door directe melding kan naar onze mening de anonimiteit van de melder van een voorval en andere betrokkene gewaarborgd worden. Dit om eventuele bestuurlijke en strafrechterlijke consequenties voortvloeiend uit de gegevens van de melding voor de melder en de betrokkenen in de melding te minimaliseren.

Het melden van voorvallen is dus niet vrijblijvend, U moet melden!

U meldt een voorval altijd schriftelijk. De melding mag in het Nederlands of Engels en geldt voor alle situaties waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed. De melding is van toepassing op alle commerciële vliegtuigen zwaarder dan 5700kg, op Nederlands grondgebied. Een voorval moet binnen 72 uur worden doorgegeven aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. Het is verstandig altijd persoonlijk een kopie van de melding te archiveren.

Ook al heeft de Certifying Staff volgens de procedures van het 145-bedrijf zijn werkzaamheden uitgevoerd onttrekt hem dat niet van zijn verantwoordelijkheid om een voorval te melden. De geheimhoudingsplicht van een CAO is ondergeschikt aan de Nationale wetgeving, m.a.w. de meldplicht uit de wet luchtvaart gaat altijd voor een CAO.

Aan de wet Luchtvaart zijn enkele artikelen bijgesteld en enkele nieuwe artikelen toegevoegd:

Artikel 1.1 geeft de definitie van een voorval aan.

Voorval: een operationele onderbreking, defect, fout of andere onregelmatigheid, waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed, zonder dat sprake is van een ongeval of ernstig incident.

Artikel 7.1 geeft aan dat voorvallen verplicht gemeld moeten worden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hierin wordt verwezen naar de algemene maatregel van bestuur waarin de Certifying Staff categorieën A, B, C, genoemd worden als meldplichtige.

Artikel 7.2 geeft aan dat de gegevens van de melding niet openbaar gemaakt mogen worden, maar alleen toegankelijk zijn voor het Analysebureau "Luchtvaartvoorvallen". De melding wordt geanonimiseerd wat betekent dat geen namen en adressen van individuele personen opgenomen zijn of worden in het voorvallenregistratiesysteem van het ABL.

Artikel 11.16 geeft aan dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een bestuurlijke boete kan opleggen bij "het niet melden van een voorval". De boete kan oplopen tot een bedrag van €1000, en is op te leggen tot vijf jaren na het plegen van de overtreding. Bij de vaststelling van de hoogte van de boete wordt in ieder geval rekening gehouden met de ernst van het voorval en zo nodig met de omstandigheden waardoor niet gemeld is.

Artikel 11.25 geeft aan dat Wet luchtvaart de bescherming regelt van melders tegen bestuursrechtelijke sancties:

- Naar aanleiding van een onopzettelijke of uit onachtzaamheid begane overtreding van een wettelijk voorschrift stelt de Staat geen rechtsvordering in en legt een bestuursorgaan geen bestuurlijke sanctie op indien van deze overtreding kennis is verkregen door een melding als bedoeld in artikel 7.1.
- Deze waarborg is niet van toepassing indien sprake is van opzet en grove nalatigheid met betrekking tot het voorval.
- Wanneer overtredingen die onopzettelijk of uit onachtzaamheid zijn begaan niet als bedoeld in artikel 7.1 aan het ABL zijn gemeld, maar op welke manier dan ook direct bij het O.M. terecht komen, kunnen deze overtredingen voor de melder en of de betrokkenen in de melding een probleem opleveren.

Omdat de IVW ook een opsporingsinstantie is en dus werkt onder het gezag van de officier van justitie, zal de inspecteur bij het vermoeden van opzet of nalatigheid de melding doorsturen naar het O.M. Het ABL heeft zelf geen inspecteurs. Een melding gedaan aan het ABL op basis van de regeling voorvallen in de burgerluchtvaart wordt niet doorgezet aan een inspecteur en/of aan het OM, tenzij er sprake is van ernstige gevaarstelling (melding gaat richting inspecteur, maar niet nadat de melder is geraadpleegd) of van een vermoeden van opzet/grove nalatigheid of een misdrijf. In al deze gevallen zijn waarborgen ingebouwd die je kunt terugvinden in bijlage IV, horend bij de regeling.

Bij grove nalatigheid is sprake van een aanmerkelijke mate van verwijtbare onvoorzichtigheid.

Onachtzaamheid, in de zin van de OM-aanwijzing opsporing en vervolging bij melding van, voorvallen in de burgerluchtvaart, is daarentegen een tekortschieten met een zodanig geringe mate van verwijtbaarheid, dat op grond van deze OM-aanwijzing strafrechtelijke vervolging niet geïndiceerd is.

Het OM zal daarnaast telkens op basis van de specifieke feiten en omstandigheden van het geval moeten vaststellen of sprake is van onachtzaamheid dan wel grove nalatigheid. Aan de hand van deze vaststelling neemt het OM de beslissing al dan niet tot vervolging over te gaan. Indien vervolging wordt ingesteld staat de kwalificatie van de gedraging uiteindelijk uitsluitend ter beoordeling van de rechter.

Op de afgelopen EASA's industrie meeting van 14 november 2006 is door de EASA aangegeven dat de EU-richtlijn 2003/42/EG niets te maken heeft met de reeds bestaande meldsystemen in Part-M, Part-145 of Jar-Ops1. Occurrence reporting volgens Part-M Part-145 of Jar-Ops1 heeft als doel de permanente luchtwaardigheid van vliegtuigen te waarborgen.

The purpose of the EC regulation is to require Member States to put a system in place and to exchange data using the ECC-AIRS tool.

De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici onderschrijft het belang van een Nationaal Veiligheidsmanagement systeem. Met de oprichting van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen is een krachtig instrument in het leven geroepen om het inzicht in en de bewaking van de luchtvaartveiligheid te vergroten. Het functioneren van het VMS is volledig afhankelijk van de meldingen die bij het ABL binnen komen. Het is de taak van ons, Certifying Staff, om deze meldingen zorgvuldig en consequent door te geven.

Met vriendelijke groet,

NVLT

Commissie wet- en regelgeving