

Flyhome

Onderzoek naar de wettelijke kaders van een luchtvaartbedrijf



Leontien Groot Zevert, s 0044148
Juni 2008

Flyhome

Onderzoek naar de wettelijke kaders van een luchtvaartbedrijf, afstudeerscriptie Public Administration, track Management, Economics & Law

Leontien Groot Zevert, s0044148

Begeleidend docent: H. Heerkens

Tweede lezer: A. Brack

Tubbergen, oktober 2008

Voorwoord

Dit verslag staat voor mij voor het afsluiten van de Masteropleiding Management, Economics & Law. Het is de afsluiting van een intensieve, drukke maar vooral leerzame tijd.

Dit verslag is gebaseerd op bevindingen die ik heb gedaan bij Flyhome, een kleine luchtvaartmaatschappij die momenteel vooral rondvluchtjes met een helikopter verzorgt, maar zich in de toekomst vooral wil gaan richten op zakelijk vliegverkeer middels een helikopter.

Met name de van toepassing zijnde wetgeving op het rondvliegen met een helikopter heb ik beschouwd. Dit rapport heeft dan ook een uiteenzetting opgeleverd van de geldende wetgeving, met de op termijn te verwachten ontwikkelingen. Het heeft in ieder geval duidelijkheid opgeleverd voor het management, omdat de wetgeving erg gecompliceerd in elkaar zit en daardoor niet gemakkelijk te overzien.

De opdracht was inhoudelijk een goede manier om de masteropleiding af te sluiten. Het bevatte van alle aspecten wel iets. Het aspect 'Law' ligt natuurlijk voor de hand, het is gemakkelijk te zien op welke manier dit aspect terug kwam in de eindopdracht. Ook management is vrij eenvoudig te duiden, het gaat immers om de inbedding van wetgeving in de bedrijfsvoering, en dan komt management al snel om de hoek kijken. Economics heeft te maken met mogelijke besparingen door processen eenvoudiger te maken, en uiteraard ook met de daarbij behorende kosten om de handboeken aan te passen. De opdracht past dus uitstekend binnen de criteria van de MEL-master, ik denk dan ook dat het een goede afsluiting is geweest.

In hoofdstuk 1 is de aanleiding tot het uitvoeren van het onderzoek te vinden. In hoofdstuk 2 wordt de van toepassing zijnde wetgeving toegelicht. In hoofdstuk 3 vervolgens is informatie te vinden over mogelijke veranderingen en hoe het doorvoeren van deze veranderingen in zijn werk gaat.

Graag wil ik Jeroen Peddemors en Fred Eisner bedanken voor de hulp en ondersteuning bij het uitvoeren van de opdracht. Daarnaast ben ik erg dankbaar voor de hulp van mijn twee begeleiders, meneer Heerkens en meneer Brack. Zij hebben mijn scriptie steeds voorzien van commentaar om het te kunnen verbeteren.

Leontien Groot Zevert

Tubbergen, oktober 2008

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Hoofdstuk 1: De organisatie	5
Hoofdstuk 2	7
1 Probleemidentificatie	7
2 Het formuleren van de probleemaanpak	8
Probleemstelling en onderzoeksvragen	9
Hoofdstuk 2: De probleemanalyse.....	12
§ 2.1: Welke wetgeving is van toepassing op een luchtvaartmaatschappij en wat is de rangorde van de diverse wetten?.....	12
Internationale wetgeving.....	13
Nationale wetgeving.....	15
De rol van het IVW	16
Europese wetgeving	16
§2.2: Welk toetsingskader kan worden opgesteld om te bekijken of wetten op Flyhome van toepassing zijn?.....	19
§2.3: Wat zijn de minimale vereisten waaraan Flyhome moet voldoen?	24
§2.4: Welke zaken zijn geregeld in het handboek van Flyhome?	27
§2.5: Bestaat er tussen voorgaande vragen een discrepantie?.....	29
Hoofdstuk 3: Het realiseren van aanpassingen	31
§3.1: Is er op basis van deze discrepantie een optimalisering van processen mogelijk?.....	31
§3.2: Wat is de procedure om tot deze optimalisering te komen?	33
Hoofdstuk 4: Aanbevelingen	36
Nawoord.....	37
Bijlage 1: De exacte inhoud van het Journey Log.....	38
Bijlage 2: De inhoud van het Operational Flight Plan.....	38
Bijlage 3: Lidstaten JAA, Eurocontrol, ECAC en EU.....	41
Bijlage 4: Schema vergelijking wettelijke verplichtingen met het handboek	42

Hoofdstuk 1: De organisatie

Flyhome is een klein luchtvaartbedrijf, dat de beschikking heeft over een helikopter en een vliegtuig voor vier personen. Flyhome is gestart door de overname van een bedrijf dat de beschikking had over een helikopter en een benodigde vergunning, AntiGravity. Per 1 december is dit bedrijf overgenomen door de ondernemers Jeroen Peddemors, Gert Huzink en Rob Filart. Vanaf dat moment wordt naar buiten getreden onder de naam Flyhome.

Onder de vorige eigenaar werd de helikopter gehuurd, het nieuwe management heeft de helikopter zelf aangekocht.

Op de volgende pagina is een organogram van het bedrijf te zien. Het onderhoud is uitbesteed.

De core business van Flyhome is onder te brengen in aantal activiteiten:

Fly & Drive: koeriersvluchten voor het snel vervoeren van pakketten tot 250 kilo; medische vluchten.

Fly-Event: helikoptervluchten tijdens evenementen om deze te verlevendigen, luchtreclame, en natuurlijk ook gewone rondvluchten vanaf (bijna) elke gewenste locatie.

Fly-VIP: middels deze service zijn kunnen VIP's snel vervoerd worden van en naar verschillende locaties. Bij vervoer over de weg zouden heel wat minder afspraken per dag haalbaar zijn.

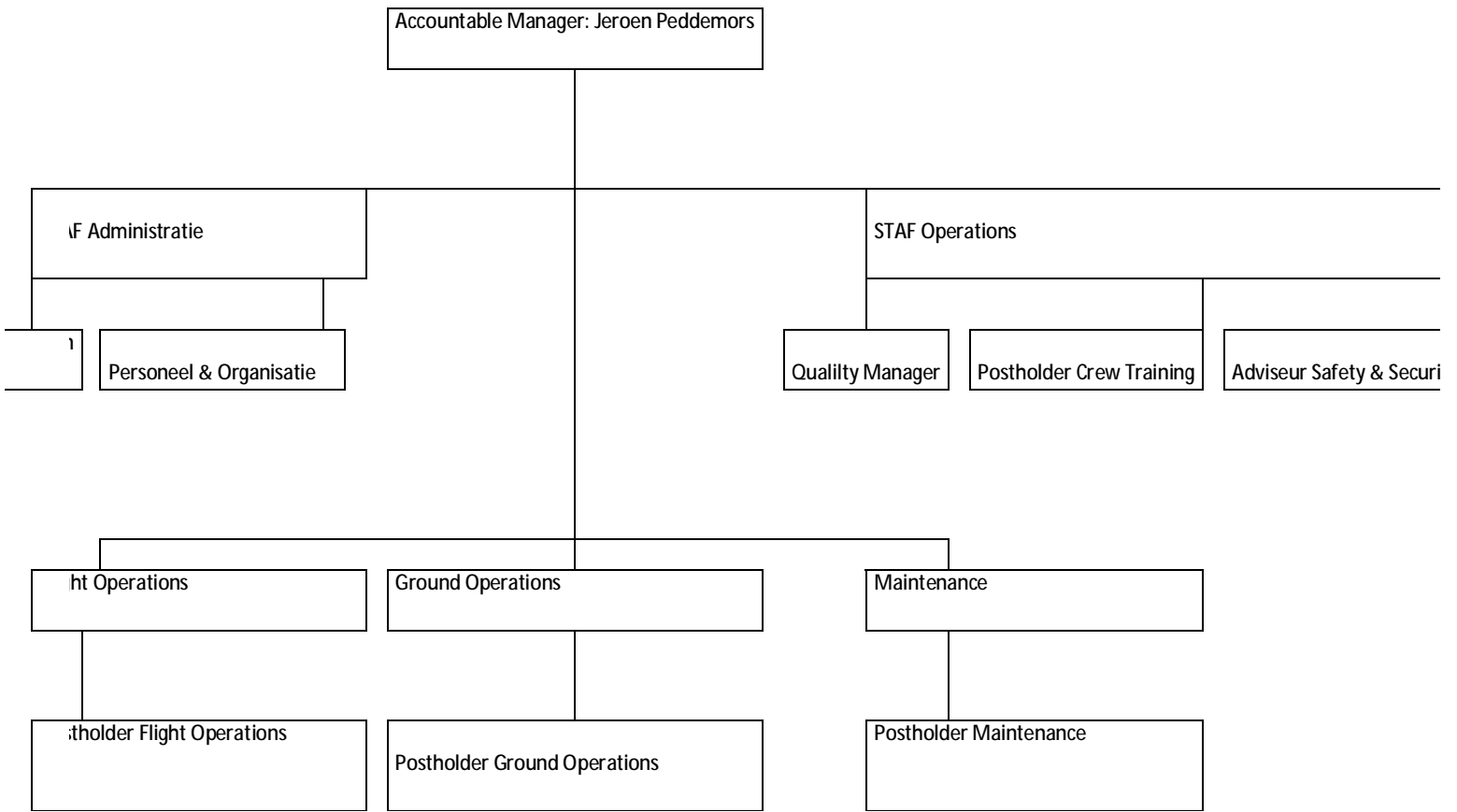
Fly-Business: door hiervan gebruik te maken is het mogelijk tijdswinst te creëren voor de deelnemers. Zij kunnen immers veel sneller op een locatie zijn dan per auto mogelijk was. Daarnaast kunnen zij na bijvoorbeeld een vergadering meteen weer terug. Wanneer van lijndiensten gebruik wordt gemaakt kost dit vaak een hele dag.

Ook kan Flyhome bemiddelen bij het reserveren van een zakelijk vliegtuig door samenwerking met collega-luchtvaartbedrijven.

Opleidingen

In samenwerking met Rotary Wings biedt Flyhome ook de mogelijkheid om het vliegbrevet te halen. Deze vliedschool is officieel erkend als Flight Training Organisation.

Toekomstplannen zijn uitbreiding van de helikoptervloot en het verkrijgen van de benodigde vergunning om ook met een vliegtuig te kunnen vliegen. De uitbreiding van de helikoptervloot zal waarschijnlijk al op zeer korte termijn plaatsvinden, omdat de helikopter die momenteel beschikbaar is al aardig volgeboekt begint te raken.



Figuur 1: Organogram Flyhome



Hoofdstuk 2

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het probleem. Waarom is het een probleem en hoe is het ontstaan? Daarnaast wordt een begin gemaakt met de opbouw van het onderzoek.

1 Probleemidentificatie

Toen het bedrijf AntiGravity eind 2007 overgenomen werd door de drie ondernemers Jeroen Peddemors, Rob Filart en Gert Huzink namen zij daarbij de vergunning over die betrekking had op commerciële activiteiten met een helikopter. Deze vergunning was gebaseerd op het bestaande handboek. Wanneer een vergunning wordt aangevraagd, een zogenoemde Air Operators Certificate, dient namelijk altijd een handboek aanwezig te zijn. Op basis daarvan wordt de vergunning verleend.

De vorige eigenaar, Dirk Evers, is piloot bij Transavia. Een deel van het handboek van AntiGravity is gebaseerd op het handboek van Transavia. Een groot bedrijf als Transavia heeft erg strenge regels, omdat het heel veel negatieve publiciteit op zou leveren als er iets mis zou gaan. Hoe meer werknemers een bedrijf in dienst heeft, hoe meer er ook vastgelegd moet worden.

Met het oog op het ontstaan van het handboek vermoedt men dat dit uitgebreider is dan minimaal verplicht is. Het zou kunnen dat er daardoor meer handelingen verricht moeten worden dan eigenlijk zou hoeven. Een vlucht kost namelijk enorm veel tijd aan administratieve handelingen. Als dit verminderd zou kunnen worden zou er minder tijd mee gemoeid zijn. Verwacht werd dat meer procedures dan wettelijk verplicht in de boeken zouden staan. Voor de drie nieuwe eigenaren is het ook niet helemaal duidelijk welke wetgeving precies van toepassing is op hun luchtvaartbedrijf.

De wetgeving op het gebied van luchtvaart zit erg ingewikkeld in elkaar. Er is internationale wetgeving, Europese wetgeving, landelijke wetgeving. Door dit grote aantal regels is het niet eenvoudig om het overzicht te bewaren.

Uitgezocht moet worden wat nu precies de wettelijke vereisten zijn en in hoeverre het handboek hieraan voldoet. Zoals gezegd bestaat de kans dat het handboek uitgebreider is dan wettelijk verplicht. Als dit zo is kan worden gekeken of sommige processen eenvoudiger kunnen zodat de belasting van de werknemers afneemt.

De norm is dus de van toepassing zijnde wetgeving, de realiteit is het huidige handboek.

Het handelingsprobleem is dus dat wordt vermoed dat er momenteel meer moet worden gedaan dan verplicht. Hieruit voort vloeit een kennisprobleem: de minimale verplichtingen moeten duidelijk zijn en afgezet worden tegen het bestaande handboek. Ook is er, indien er werkelijk geconstateerd wordt dat processen eenvoudiger kunnen, een kennisprobleem op het gebied van de aan te passen zaken. Want hoe verloopt zo'n aanpassing? Als de boeken aangepast moeten worden, moet in kaart worden gebracht hoe zo'n procedure verloopt. Ook moet onderzocht worden of de eventuele kosten hiervan wel opwegen tegen de baten van een eenvoudiger proces. Daarnaast is het wel belangrijk dat de kwaliteit gewaarborgd wordt. Regels op het gebied van luchtvaart zijn nu eenmaal voor een groot deel opgesteld met veiligheid als doel. Dat geldt tevens voor het handboek. Het is natuurlijk heel goed mogelijk dat processen uitgebreider zijn om de veiligheid zoveel mogelijk te garanderen. Dan zou het zo kunnen zijn dat uiteindelijk geconcludeerd wordt dat vereenvoudiging van processen wel mogelijk is, maar dat dat niet wenselijk is omdat dit een afname van de waarborg van veiligheid

betekent. Het zou kunnen zijn dat nog wel aan de minimale veiligheidseisen wordt voldaan, maar dat het wenselijke veiligheidsniveau hoger ligt dan het wenselijk minimum. In dit geval speelt dat geen rol, men heeft geen ambitie om aan meer eisen dan wettelijk verplicht te voldoen.

Concluderend valt te stellen dat vermoed wordt dat het huidige handboek uitgebreider is dan wettelijk minimaal verplicht. Dit brengt veel werk met zich mee. Uit onderzoek moet blijken of het mogelijk is het handboek in te perken en daardoor processen te vereenvoudigen.

2 Het formuleren van de probleemaanpak

Betrokkenen bij het probleem

Er zijn drie soorten betrokkenen te definiëren. Ten eerste is er de probleemhebber. Dat is degene die er verantwoordelijk voor is dat het probleem wordt opgelost. In dit geval is dat de directeur, Jeroen Peddemors. Daarnaast is er degene die het probleem daadwerkelijk gaat oplossen en daarvoor de benodigde informatie levert. Dat is dus mijn taak als onderzoeker. Tot slot zijn er de mensen die er mee te maken hebben, maar er niet zelf verantwoordelijk voor zijn. Dat zijn in dus geval dus eigenlijk alle medewerkers die met de bestaande regels te maken hebben.

Projectgrenzen

In dit onderzoek draait het om het leveren van informatie met als uiteindelijk doel na gaan of er processen vereenvoudigd kunnen worden. Dat is ook de grens; de implementatie van de aanbevelingen die dit rapport oplevert behoort niet tot de afstudeeropdracht. Ook is enkel de wetgeving die speciaal op luchtvaart van toepassing is onderwerp van studie. Alle algemene wetten die op bedrijven of rechtspersonen van toepassing zijn spelen geen rol in het onderzoek.

In dit onderzoek is een aantal kernbegrippen van belang. Omdat een juiste interpretatie van de kernbegrippen de projectgrenzen kan verduidelijken, zijn ze hieronder weergegeven met de interpretatie zoals ze gebruikt zullen worden in het onderzoek. Deze definities heb ik zelf opgesteld.

Wetgeving: alle regels die gelden voor een luchtvaartmaatschappij; dit kunnen wetten zijn, maar ook regels die voortvloeien uit jurisprudentie of Koninklijke besluiten.

Toetsingskader: een kader dat aangeeft welke aspecten wetgeving inhoudelijk moet bevatten om van toepassing te zijn op Flyhome.

Optimalisering van processen: het zo eenvoudig mogelijk omschrijven en inrichten van processen met een behoud van een minimaal niveau van veiligheid.

Theoretisch kader

Dit onderzoek is multidisciplinair; er zijn meerdere facetten van toepassing. Zo speelt recht een grote rol. Ook kwaliteit is belangrijk in dit onderzoek en dan met name kwaliteitsborging. Dat heeft immers met veiligheid te maken. Veiligheid is een onderdeel van kwaliteit. Veel wetgeving is gebaseerd op veiligheid; het doel is dan het garanderen van een zo veilig mogelijke omgeving op het gebied van

luchtvaart. Ongelukken gebeuren niet vaak, maar als er een ongeluk met een vliegtuig gebeurt zijn de gevolgen vaak ingrijpend.

Daarnaast staan processen centraal. De wetgeving heeft rechtstreeks invloed op de uitvoering van processen. Vanuit de wetgeving worden vaak verplichtingen voor ondernemingen geschapen waar werkzaamheden uit voortvloeien.

Kwaliteit en processen worden vaak in samenhang behandeld in het vakgebied 'kwaliteitsmanagement'. In de functionalistische visie zijn een organisatie en haar processen stuurbaar, maar kan dit (positief of negatief) worden beïnvloed door menselijke factoren. Een theorie die hierbij van toepassing is, is die van het Total Quality Management.

Het inbedden van rechtsregels in processen van een organisatie heet Compliance. Ook dit zal aan de orde komen.

Benodigde informatie

In ieder geval is de bestaande wetgeving van belang. Daarnaast zal de inhoud van het bestaande handboek goed bestudeerd moeten worden. Om te bepalen welke wetgeving van belang is zal een toetsingskader opgesteld moeten worden. Hiervoor zijn verschillende theoretische kaders van waaruit wetten beoordeeld kunnen worden.

Vooralsnog zullen de volgende bronnen zijn voor dit onderzoek gebruikt:

- Wet Luchtvaart en Koninklijke Besluiten, 1^e Druk, ISBN10: 9013052290 | ISBN13: 9789013052299
- Van probleem naar onderzoek, Peter Geurts, ISBN 90 6283 143 5
- Wetgeving (o.a. JAR-OPS3, Wet luchtvaart)
- Bedrijfsrecht op een bedrijfskundige manier, 4^e Druk, Antoni Brack, ISBN10: 9068905805, ISBN13: 9789068905809

Helaas is het niet mogelijk om deze scriptie te laten toetsen door externe deskundigen, simpelweg omdat er geen deskundigen op het gebied van luchtvaartwetgeving zijn. Dat houdt in dat uiteraard de werknemers van het IVW er veel vanaf weten, maar een jurist die gespecialiseerd is in deze onderwerpen is niet bekend.

Doelstelling van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is het onderzoeken van de mogelijkheden om bestaande processen te vereenvoudigen. Middel daarvoor is het onderzoeken van de verplichtingen en de eisen waaraan het handboek moet voldoen, zoals die uit de wet voortvloeien. Die verplichtingen kunnen aanwezig zijn op allerlei terreinen, en bijvoorbeeld administratief of operationeel zijn. Wanneer dit in kaart wordt gebracht en wordt vergeleken met de huidige processen die gebaseerd zijn op het bestaande handboek is er mogelijkkerwijs een optie tot optimalisering van processen.

Probleemstelling en onderzoeksvragen

Op basis van de doelstelling van het onderzoek is de volgende probleemstelling opgesteld (opgedeeld in een drietal vragen):

Welke wetgeving is van toepassing op Flyhome? In hoeverre komt hun handboek overeen met deze wetten? Zijn er processen die vereenvoudigd kunnen worden omdat er momenteel aan meer wordt voldaan dan de minimale vereisten en zo ja, op welke wijze?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden zal eerst de wetgeving die van toepassing is op een luchtvaartbedrijf in kaart gebracht. Dan zal er een toetsingskader worden opgesteld om te kunnen bepalen welke wetgeving van toepassing is. Aan de hand van dat toetsingskader zal vervolgens onderzocht worden wat de wettelijke minimale vereisten zijn waaraan Flyhome moet voldoen. Dan kan worden gekeken hoe het handboek er momenteel uitziet, waarna kan worden bepaald of er een discrepantie tussen de werkelijkheid en het wettelijk minimum is. Tot slot wordt uitgezocht hoe een eventuele aanpassing werkelijk wordt uitgevoerd. Aan de hand van deze werkwijze kunnen de volgende onderzoeksvragen worden opgesteld.

Onderzoeksvragen:

1. Welke wetgeving is van toepassing op een luchtvaartmaatschappij en wat is de rangorde van de diverse wetten?
2. Welk toetsingskader kan worden opgesteld om te bekijken of wetten op Flyhome van toepassing zijn?
3. Wat zijn de minimale vereisten waaraan Flyhome moet voldoen?
4. Welke zaken zijn geregeld in het handboek van Flyhome?
5. Bestaat er tussen de wettelijke minimale vereisten en het handboek een discrepantie?
6. Is er op basis van deze discrepantie een optimalisering van processen mogelijk?
7. Wat is de procedure om tot deze optimalisering te komen?

Onderzoeksopzet en onderzoeksobjecten

Vraag 1

Informatie is te verkrijgen via internet. Om te kunnen garanderen dat de informatie betrouwbaar is zullen alleen sites van officiële instanties worden gebruikt, zoals het IVW en JAA. Het is nodig om deze vraag te beantwoorden om een duidelijk beeld te krijgen van de diverse wetten die invloed uitoefenen op de bedrijfsvoering van een luchtvaartmaatschappij.

Vraag 2

Achtergrondinformatie is wellicht te vinden in juridische literatuur. Eerst zal gekeken worden naar theoretische kaders die aangereikt worden vanuit de rechtswetenschap. Hieruit is het doel van de wetten af te leiden; hier mee samenhangend kan een toetsingskader opgesteld worden. Dit toetsingskader is van belang om te bekijken welke wetgeving een rol speelt voor Flyhome. Ook kunnen door dit toetsingskader bepaalde onderdelen worden uitgesloten.

Vraag 3

Informatie is te halen uit voorgaande vragen en de betreffende wetgeving. Na het toepassen van het toetsingskader op de wetgeving die een rol speelt bij een luchtvaartbedrijf, blijft namelijk de relevante wetgeving over. De beantwoording van deze vraag scheidt een overzicht van de zaken waaraan minimaal voldaan moet worden, het heeft dus een basisscheppende functie met betrekking tot het handboek.

Vraag 4

Informatie is te vinden in het bestaande handboek. In de beantwoording van deze vraag wordt eigenlijk een soort samenvatting gegeven van de verplichtingen die in het handboek worden geschept.

Vraag 5

Informatie is te halen uit voorgaande vragen. Deze vraag is van groot belang, omdat op basis hiervan bekeken kan worden of er wellicht zaken vereenvoudigd kunnen worden.

Vraag 6

Informatie is te vinden in de beantwoording van de voorgaande deelvragen en organisatiekundige theorieën.

Vraag 7

Informatie is te vinden in voorgaande hoofdstukken en de site van IVW. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de inrichting van processen en de procedure om deze aanpassingen door te voeren. Wanneer bijvoorbeeld ook het handboek van Flyhome aangepast moet worden, zijn de regels van het IVW hieromtrent van toepassing.

Hoofdstuk 2: De probleemanalyse

In dit hoofdstuk worden de eerste vijf onderzoeksvragen behandeld. In paragraaf 1 komt de eerste aan bod. Dit is min of meer een inleidende paragraaf waarin algemeen aan bod komt welke wetten op de luchtvaart van toepassing zijn. In paragraaf 2 wordt een toetsingskader opgesteld waaraan wetten kunnen worden getoetst om te zien of ze van toepassing zijn op Flyhome. Op basis hiervan komen we tot een minimum van verplichtingen waaraan voldaan moet worden door Flyhome. Dit komt aan bod in paragraaf 3. In paragraaf 4 komt aan bod welke zaken geregeld zijn in het handboek van Flyhome, en hier op volgend wordt in paragraaf 5 de vraag beantwoord of er een discrepantie bestaat tussen de wettelijk minimale verplichtingen en het bestaande handboek.

§ 2.1: Welke wetgeving is van toepassing op een luchtvaartmaatschappij en wat is de rangorde van de diverse wetten?

Er zijn verschillende wetten die van toepassing zijn op luchtvaartbedrijven. De wetgeving zit complex in elkaar. Zo zijn er verschillende lagen wetgeving, opgesteld door diverse organisaties. Eerst zal een indeling behandeld worden waarbij wordt uitgegaan van de verschillende bedrijfsonderdelen. Deze indeling is overkoepelend, dus zowel van toepassing op nationale en internationale wetgeving. Na deze indeling zal eerst de internationale en vervolgens de nationale wetgeving behandeld worden. Daarna komen de rol van het IVW en overige van toepassing zijnde regels aan bod. Aan het eind van de paragraaf is een overzicht gegeven van de van toepassing zijnde regels.

Om de van toepassing zijnde wetgeving zo volledig mogelijk in kaart te brengen is het verstandig uit te gaan van de verschillende managementfuncties (Brack, Bedrijfsrecht op een bedrijfskundige manier, 2004).

De volgende managementfuncties kunnen worden onderscheiden:

1. Personeelsmanagement
2. Productiemanagement
3. Commercieel management & marketing
4. Financieel management
5. Strategisch management

Bovenstaande onderwerpen zullen hieronder kort toegelicht worden. Deze indeling van wetgeving zal ook toegepast worden in de hierop volgende hoofdstukken.

Ad. 1 Juridische aspecten van personeelsmanagement

Onderwerpen die binnen het personeelsmanagement aan bod komen zijn: arbeidsvoorziening, arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden en arbeidsverhoudingen. Er zijn ook specifieke regels met betrekking tot opleidingen en cursussen. Deze komen later terug, want dit behoort tot de inhoud van het handboek.

Ad. 2 Juridische aspecten van productiemanagement

Productiemanagement is het zodanig organiseren van technologie dat toegevoegde waarde ontstaat.

Tersine (1985) onderscheidt vijf beslissingsniveaus binnen productiemanagement:

1. Policy: Wat is de bestaansreden van de organisatie?
2. Product: Welke producten maakt zij?
3. Process: Hoe wordt er geproduceerd?
4. Plant: Waar is het bedrijf gevestigd?
5. Operations: Wanneer worden de producten afgeleverd?

Binnen elk van deze gebieden moeten beslissingen worden gemaakt, hierop zijn tal van juridische aspecten van toepassing. Binnen deze scriptie gaat het met name om het onderdeel 'process'; aan de wijze van produceren worden veel eisen gesteld, met name specifiek gericht op luchtvaart.

Ad. 3 Juridische aspecten van commercieel management en marketing

Binnen dit onderdeel gaat het om de juridische aspecten van de bekende vier p's: product, plaats, promotie en prijs.

Ad. 4 Juridische aspecten van financieel management

Binnen dit onderdeel gaat het om de juridische aspecten van 'treasury' (financieel - economisch) en 'control' (financieel-administratief).

Ad. 5 Juridische aspecten van strategisch management

Binnen dit gebied spelen structuur, concurrentie, concentratie en samenwerking een rol.

Dit model is hier gebruikt om overzichtelijk de breedte weer te geven van wetgeving die ingrijpt in de bedrijfsvoering. Hierdoor krijgt men een beeld van de positie van de luchtvaartspecifieke wetgeving.

Internationale wetgeving

In Nederland hebben, op grond van art. 93 Gw, algemeen verbindende voorschriften van internationale herkomst die naar inhoud eenieder kunnen verbinden, rechtstreekse werking in onze rechtsorde. Europeesrechtelijke regelingen hebben, vanwege de supranationale strekking van het Europese recht, eveneens directe werking.

De belangrijkste vormen van deze voorschriften en regelingen zijn¹:

- Direct werkende bepalingen van:
 - Verdragen
 - Besluiten van volkenrechtelijke organisaties
- Regelingen van Europese (communautaire) instellingen:
 - Verordening
 - Richtlijn

¹ Bestuursrecht en beleid, M.A. Heldeweg, 2006

De ICAO

Om te beginnen is er de ICAO, de International Civil Aviation Organisation, opgericht door de Verenigde Naties op 7 april 1947. Door de sterke ontwikkeling van de luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog ontstond er behoefte aan internationale standaarden voor en afspraken over het luchtverkeer. Aangezien Nederland aangesloten is bij de VN zijn de regels die door de ICAO worden opgesteld rechtstreeks van toepassing op Nederlandse luchtvaartbedrijven. Landen kunnen zich ook zelf aansluiten bij de ICAO.

De JAA

Dan is er de JAA, de Joint Aviation Authorities². Dit is een onderdeel van de European Civil Aviation Conference (ECAC). Het lidmaatschap van de JAA is gebaseerd op het ondertekenen van het ' JAA Arrangements' document. Nederland is ook lid van de JAA. Door de JAA worden regelingen uitgegeven (Joint Aviation Requirements, JAR's). Binnen de JAA werken ter bevordering van de harmonisatie van de luchtvaartregelgeving de luchtvaartautoriteiten van een groot aantal Europese landen samen. Aan de JAA ligt geen volkenrechtelijk verdrag ten grondslag, zodat harmonisatie slechts bereikt kan worden door implementatie van de verschillende JAR's in de nationale regelgeving van de betrokken nationale luchtvaartautoriteiten. Aangezien Nederland lid is van de JAA, zijn de verschillende JAR's wel rechtstreeks van toepassing op Nederlandse luchtvaartbedrijven.

De EASA

Om gemeenschappelijke regels met betrekking tot de veiligheid te verzekeren heeft de JAA bij Verordening van het Europese Parlement regels gegeven en een agentschap opgericht: het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency, EASA). Dit agentschap is opgericht ter uitoefening van de verordening. De basisverordening biedt ook de mogelijkheid om bij latere aanpassing ook de brevetteering en vluchtuitvoering onder de werking van de verordening te brengen. Uitgezonderd van de verordening zijn de militaire luchtvaart en de overheidsluchtvaartuigen. De basisverordening vormt de grondslag voor de EASA. Alles wat niet tot de taak van de EASA behoort, is automatisch een taak van de lidstaten zelf. In de toekomst zullen alle JAR-OPS 3 vervangen worden door EASA-OPS, omdat hiermee de werking in alle lidstaten van de EU gegarandeerd is. Deze vervanging verloopt stapsgewijs. Momenteel is Part-M reeds vervangen. Dit onderdeel omvat alle regelingen op het gebied van Maintenance.

De ECAC

De ECAC, European Civil Aviation Conference, bestaat uit 42 lidstaten waaronder bijna alle Europese staten. De ECAC is een organisatie met als doel het promoten van het integreren van internationale wetgeving in nationale wetgeving. De ECAC is dus niet zelf verantwoordelijk voor het opstellen van wetgeving.

Eurocontrol

Eurocontrol is een Europese organisatie voor de veiligheid van Luchtvaart Navigatie waarbij momenteel 35 landen zijn aangesloten. De missie van Eurocontrol is het harmoniseren en integreren van luchtnavigatiesystemen voor burgerlijk en militair gebruik, met het oog op de veiligheid. Ook

² www.jaa.nl

Eurocontrol is zelf niet verantwoordelijk voor het opstellen van regels, maar voor de duidelijkheid zijn zowel Eurocontrol als ECAC toch genoemd.

In bijlage 3 is een overzicht van de lidstaten van de EU, Eurocontrol, de JAA en ECAC te vinden.

Nationale wetgeving

Op het niveau van de rijksoverheid onderscheiden we drie typen algemeen verbindende voorschriften, van hiërarchisch bovengeschikt naar hiërarchisch ondergeschikt³:

1. Wet in formele zin:
 - Vastgesteld door regering en Staten-Generaal tezamen (art. 81 GW);
 - De Raad van State gehoord (art. 73 lid 1 Gw);
 - Gepubliceerd in het Staatsblad.
2. Algemene maatregel van bestuur (AMvB):
 - Vastgesteld door de regering (art 89 lid 4 Gw);
 - De Raad van State gehoord (art 73 lid 1 Gw);
 - Gepubliceerd in het Staatsblad.
3. Ministeriele regeling:
 - Vastgesteld door de minister (art 89 lid 4 Gw)
 - Gepubliceerd in de Staatscourant.

De Wet luchtvaart

De regels op het gebied van luchtvaart zoals die in Nederland gelden zijn gebundeld in de Wet luchtvaart. Deze wet vervangt de voormalige Wet Luchtverkeer. De wet heeft het karakter van een aanbouwwet. Hierdoor wordt de wettekst door de toevoeging van nieuwe hoofdstukken steeds omvangrijker.

De inhoud van de Wet luchtvaart is niet bepaald specifiek te noemen maar bevat tal van algemene bepalingen. Een voorbeeld is dat een bestuurder van een luchtvaartuig nuchter moet zijn. Het is ook niet vreemd dat de Wet luchtvaart redelijk algemeen is; voor vliegtuigen en helikopters is immers andere wetgeving beschikbaar die wel specifiek van aard is.

Bepaalde bepalingen worden in sommige gevallen begrensd; specifieke bepalingen zijn dan opgenomen in AMvB's.

Wetgeving door provincies en gemeenten

Daarnaast hebben provincies en gemeenten de bevoegdheid om verordeningen vast te stellen die bindend zijn voor allen die zich binnen het gebied van de provincie of gemeente bevinden. De bevoegdheid tot het vaststellen van een verordening berust op art. 124 Gw en is uitgewerkt in art. 143 en art. 145 Provinciewet en art. 147 en art. 149 Gemeentewet.

In de context van de luchtvaart zouden landingsplaatsen voor een helikopter bijvoorbeeld onderwerp kunnen zijn van zo'n verordening. Onlangs is het verlenen van toestemming voor het inrichten van

³ Bestuursrecht en beleid, M.A. Heldeweg, 2006

een tijdelijke landingsplaats onder verantwoordelijkheid van de provincie gekomen in plaats van de gemeente, zoals voorheen het geval was.

Rangorde van de wetgeving

In het geval dat verschillende algemeen verbindende voorschriften van toepassing zijn op een zelfde situatie maar een andere werkwijze voorschrijven, is het nodig voor die voorschriften een rangorde te bepalen. Hiervoor zijn drie voorrangsregels opgesteld waaruit de rangorde valt af te leiden:

1. De hogere wet gaat voor de lagere wet;
2. De bijzondere wet gaat voor de algemene wet;
3. De nieuwe wet gaat voor de oude wet.

Belangrijk is te weten dat internationale verdragen boven nationale wetgeving gaan. Ook wetgeving die wordt vastgesteld door InterGovernmental Organisations (IGO's) gaat boven nationale wetgeving. De landen doen dan immers afstand van hun soevereiniteit ten gunste van de IGO (slechts op de van toepassing zijnde onderwerpen).

De rol van het IVW

Om commercieel te mogen vliegen zijn een AOC (Air Operators Certificate, vergunning) en een exploitatievergunning vereist. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat controleert of een vliegmaatschappij voldoet aan de wettelijk vereiste verplichtingen en geeft aan de hand daarvan een AOC af. Het werk van het IVW is gebaseerd op de nationale en internationale regels die op een vliegmaatschappij van toepassing zijn.

Het IVW is de instantie die luchtvaartbedrijven op alle gebieden controleert om er zeker van te zijn dat de veiligheid gegarandeerd wordt. Het IVW heeft de macht om een eerder verleende AOC in te trekken wanneer een vliegmaatschappij zich niet aan de gestelde regels houdt.

Het toezicht vindt zoals vermeld plaats middels verlening van vergunningen en inspecties. Gepland en ongepland gebeurt dit door middel van systeemtoezicht bij gecertificeerde organisaties, alsook door product- en thema-inspecties.

Europese wetgeving

Naast de bovengenoemde wetgeving zijn er nog diverse regels op het gebied van luchtvaart van toepassing. Dit zijn bijvoorbeeld besluiten die op Europees niveau genomen zijn. De belangrijkste van toepassing zijnde regels zijn echter hierboven al genoemd. De EU geeft een helder overzicht van alle onderwerpen waarover regels zijn opgesteld. Voor de volledigheid is hieronder dat overzicht weergegeven⁴:

LUCHTVERVOER
INTERNE MARKT

⁴ <http://europa.eu/scadplus/leg/nl/s13004.htm>

- Harmonisatie van de voorschriften en procedures in de burgerluchtvaart
- Richtlijnen inzake staatssteun voor de ontwikkeling van regionale luchthavens
- Luchtvaart -en luchtvrachttarieven voor luchtdiensten (derde fase)
- Statistische registratie van het passagiers- vracht- en postvervoer door de lucht
- Grondafhandeling op de luchthavens van de Gemeenschap

VERLENING VAN DIENSTEN EN VERGUNNINGEN

- Toegang van luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (derde fase)
- Toekenning van slots
- Verzekering van luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen
- Verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen
- Bewijzen van bevoegdheid van burgerluchtvaartpersoneel
- Vergunning voor luchtverkeersleiders

RECHTEN VAN PASSAGIERS

- Bescherming van de rechten van luchtreizigers
- Rechten van personen met beperkte mobiliteit
- Gedragsregels voor het gebruik van geautomatiseerde boekingsystemen
- Compensaties bij instapweigering
- Informatie van passagiers over de identiteit van de luchtvervoerder en "zwarte lijst" van risicomaatschappijen

LUCHTVEILIGHEID

- Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart
- Melding van voorvallen in de burgerluchtvaart
- Ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart
- Gemeenschappelijke regels voor de beveiliging van de burgerluchtvaart
- Vaartuigen uit derde landen die communautaire vliegvelden aandoen
- Aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen
- Informatie van passagiers over de identiteit van de luchtvervoerder en "zwarte lijst" van risicomaatschappijen

GEMEENSCHAPPELIJK LUCHTRUIM EN REGELING VAN HET LUCHTVERKEER

- Kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim
- De schepping van een gemeenschappelijk Europees luchtruim
- Een gemeenschappelijke onderneming voor de realisatie van het luchtverkeersbeveiligingssysteem SESAR
- Organisatie en gebruik van het luchtruim
- Interoperabiliteit van het Europees netwerk voor de regeling van het luchtverkeer
- Verlening van luchtvaarnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim
- Luchtruimclassificatie voor zichtvluchten

MILIEUBESCHERMING

- Integratie van het milieuaspect in het beleid op het gebied van het luchtvervoer
- Beheer van geluidshinder van de luchthavens in de Gemeenschap
- Luchtvaart en klimaatverandering

EXTERNE DIMENSIE

- Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap
- Overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen
- Verdrag van Montreal betreffende de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

Middels een link op de vermelde bronsite (het gaat hier om een site van de EU) zijn de regels zelf te bekijken. Het moge duidelijk zijn dat bovenstaande punten niet direct van grote invloed zijn op een bedrijf als Flyhome. In veel gevallen hangt het af van het soort vlucht, of er bijvoorbeeld internationaal gevlogen wordt. De onderwerpen zijn allen weer ondergebracht in nationale en internationale wetgeving.

De bovengenoemde informatie is herleid van de site van het IVW, waarop informatie te vinden is over de van toepassing zijnde wetgeving.

Samenvattend valt te concluderen dat op de commerciële activiteiten van een luchtvaartbedrijf dat gebruik maakt van helikopters, de volgende wetgeving van toepassing is:

- De regels die zijn opgesteld door de ICAO;
- Regels opgesteld door de EASA;
- JAR-OPS 3 (in de toekomst te vervangen door EASA-OPS);
- De Wet luchtvaart;
- Koninklijke besluiten; meestal een begrenzing van de eerder genoemde wetgeving;
- Gemeentelijke regelingen;
- Provinciale wetgeving, veelal met betrekking tot landingsplaatsen;
- Overige wetgeving, zoals ARBO-wetten en belastingwetten.

In de volgende hoofdstukken wordt nader bekeken welke wetten nu precies van toepassing zijn.

§2.2: Welk toetsingskader kan worden opgesteld om te bekijken of wetten op Flyhome van toepassing zijn?

Om een toetsingskader op te kunnen stellen is de bestaande wetgeving die in het vorige hoofdstuk is benoemd globaal ingedeeld in een aantal categorieën. Wanneer er bekend is hoe de wetten zijn opgebouwd is immers pas duidelijk welke criteria van toepassing zijn. Hierbij moet wel de opmerking geplaatst worden dat in dit hoofdstuk enkel de wetgeving die specifiek van toepassing is op luchtvaartbedrijven, en, nog specifiek, het commercieel vliegen met helikopters, beschouwd is. Alle 'algemene' wetgeving die ook op andere bedrijven van toepassing is, is in een vorig hoofdstuk summier genoemd maar verder buiten beschouwing gelaten. Dit omdat het onderzoek met name betrekking heeft op luchtvaartspecifieke wetgeving. Daarom is met name JAR-OPS 3 van toepassing.

Voor de duidelijkheid en volledigheid zal in dit hoofdstuk ook weer gebruik worden gemaakt van het raamwerk dat Brack biedt in zijn boek. Dit raamwerk wordt gebruikt omdat hiermee heel eenvoudig de positie van de wetgeving kan worden aangeduid:

De volgende managementfuncties kunnen worden onderscheiden:

1. Personeelsmanagement
2. Productiemanagement
3. Commercieel management & marketing
4. Financieel management
5. Strategisch management

Ad. 2 Juridische aspecten van productiemanagement

Zoals in het hoofdstuk hiervoor aangegeven, is met name 'process' hier van belang. 'Process' omvat het organiseren van activiteiten die nodig zijn om toegevoegde waarde te creëren. In een luchtvaartbedrijf zijn dit de vluchten. Om voor een veilige vlucht te kunnen zorgdragen, worden er nogal wat eisen gesteld aan een luchtvaartbedrijf.

Wanneer we het hebben over wetgeving, en het opstellen van een toetsingskader, is rechtsvinding een belangrijk onderwerp. Rechtsvinding is de manier waarop wetten van toepassing worden geacht op een bepaald onderwerp. Bij het opstellen van een toetsingskader gaat het om het van toepassing verklaren van wetsartikelen.

Er zijn een aantal beredeningen om een wet al dan niet van toepassing te verklaren. Deze worden hieronder kort behandeld⁵.

De

analogieredenering

De eerste redeneerwijze is de analogieredenering. Hierbij wordt een regel die betrekking heeft op een bijzonder geval veralgemeniseerd en ook van toepassing verklaard op een ander geval. Als men bijvoorbeeld in de wet een bepaalde situatie heeft geschetst en er zich later een andere situatie

⁵ Inleiding in het recht, P.B. Cliteur, 2000, ISBN: 9026836775

voordoet die niet volledig onder de wet valt dan mag het niet zo zijn dat dit geval niet behandeld wordt. In de wet wordt met het specifieke geval iets beoogd, en als dit doel ook het tegengaan van het feit dat niet in de wet staat beoogd, mag men naar analogie redeneren en zeggen dat ook andere concrete gevallen onder het specifieke geval vallen wat in de wetgeving wordt geregeld.

De a-contrario-redenering

Bij deze tweede redeneerwijze gaat men er van uit dat een wettelijke regeling alleen geldt voor het uitdrukkelijk genoemde geval dat in de wet staat. Dit is de standaard methode van redeneren van wetteksten.

Rechtsverfijning

De derde wijze van redeneren is de rechtsverfijning. Dit staat recht tegenover de analogieredenering. Hier is geen sprake van verruiming van de rechtsregel maar een inperking (rechtsverfijning) er van. Zo zullen er bij veel wetteksten nog een aantal uitzonderingsgevallen worden genoemd die, als men hier aan voldoet, de wet ongeldig maken. Dit is bijvoorbeeld het geval als het beoogde doel van de wet toch al geen betrekking heeft op een bepaalde persoon of situatie, maar deze persoon of situatie strikt gesproken wel onder de wet valt.

Het recht 'mechanisch' toepassen is het *legisme*. "Lex dura sed lex": alleen onwetmatig gedrag kan onrechtmatig gedrag opleveren. De rechter zal onduidelijke wetgeving moeten verduidelijken en zal leemtes in de wet moeten opvullen. Met behulp van de rechtsbeginselen is dit mogelijk. (zoals bijvoorbeeld het gelijkheidsbeginsel, en redelijkheid en billijkheid)

Als recht ontstaat uit *gewoontevorming*, dan zal gewoonte zeker een rechtsbron zijn. Onder gewoonten moet dan worden verstaan dat men overtuigd is dat de gedragingen overeenkomen met wat men vindt dat er behoort te gebeuren, dus naast herhaling moet ook het besef bestaan dat andere gedragingen niet horen plaats te vinden.

Mr. G.J. Wiarda geeft in zijn boek '3 typen van rechtsvinding' drie verschillende manieren hiervoor. Deze verschillende manieren baseert hij op een boek van Montesquieu, 'De l'esprit de loi'. Deze drie manieren komen eigenlijk overeen met wat is genoemd in bovenstaande. In feite gaat het hier om verschillende staatsinrichtingen met daarbij behorende onderscheidende rechtspraak. De eerste is de 'republique'; hier volgen de rechters de letter van de wet. Hier tegenover staat 'l'état despotique', hier is geen wet en handelt de rechter naar eigen interpretatie van goed en kwaad. De derde vorm is een tussenvorm, genaamd 'l'état monargique'. Hier zijn wetten die duidelijk zijn en die de rechter zo kan toepassen, maar ook wetten die minder duidelijk zijn en waar de rechter zelf een interpretatie aan moet geven, door te kijken naar de bedoeling van de wetten.

In het geval van Flyhome gaat het met name om veiligheid. Het doel is belangrijker dan de precieze inhoud van de wet. Er moet hier dan ook gekeken worden naar de derde vorm. Nu is het wel zo dat deze doelen op zeer precieze wijze zijn vertaald in wetgeving, dit omdat het thema veiligheid ontzettend belangrijk is. Daardoor wordt eigenlijk aan het doel voldaan wanneer alle regels worden opgevolgd.

Als eerste valt het onderscheid tussen burgerluchtvaart en luchtvaart voor militaire doeleinden te maken. Voor beide doeleinden zijn verschillende wetten. Het is duidelijk dat in dit geval enkel de wetgeving die voor burgerluchtvaart van toepassing is telt.

Toetsingskader

Na gekeken te hebben hoe de wetgeving op het gebied van luchtvaart er uitziet en welke regelingen hiervan betrekking hebben op Flyhome, wordt duidelijk dat het lastig een toetsingskader op te stellen. Veel regels zijn algemeen en hebben betrekking op alle luchtvaart. Toch zijn er een aantal specifieke kenmerken te onderscheiden. Dit zijn kenmerken die alle van toepassing zijnde wetgeving gemeenschappelijk heeft:

- Wetgeving moet betrekking hebben op process; alles dat te maken heeft met het uitvoeren van een vlucht;
- Het gaat bij het van toepassing verklaren van wetgeving om het doel van de wetgeving;
- Wetgeving moet betrekking hebben op burgerluchtvaart;
- Wetgeving moet betrekking hebben op het vliegen met een helikopter;
- De van toepassing zijnde wetgeving is afhankelijk van de landingsplaats, voor een aantal landingsplaatsen (zoals Schiphol) gelden aparte regels
- Binnen JAR-OPS 3 gelden voor bedrijven tot 20 werknemers versoepelde regels. De regels die van toepassing zijn op bedrijven met maximaal 20 werknemers zijn dus van toepassing.

Nu wordt aan de hand van het toetsingskader gekeken in hoeverre de wetgeving die in de vorige paragraaf genoemd zijn van toepassing zijn. Door deze wetten nader te bekijken kan ook bepaald worden in hoeverre deze opsomming volledig is. Als dat niet het geval zou zijn zouden er immers meer bepalingen naar voren komen.

ICAO

Veel van de regels die door de ICAO zijn opgesteld hebben betrekking op algemene zaken, en niet zozeer op Flyhome. Voorbeelden zijn de kosten voor het gebruik van vliegvelden. Dit soort regelingen heeft indirect wel invloed op Flyhome, maar er vloeien geen verplichtingen uit voort waaraan Flyhome rechtstreeks moet voldoen. Wanneer Flyhome gebruik maakt van een vliegveld hebben zij er uiteraard wel mee te maken. Het is dan echter aan het management van het vliegveld om deze regelingen te implementeren in hun bedrijfsvoering.

Er is wel een reglement dat van toepassing zou kunnen zijn, en wel dat over het vervoer van gevaarlijke stoffen en producten. Voor Flyhome geldt dat echter niet, aangezien dit niet een van haar commerciële activiteiten is.

Concluderend valt dus te zeggen dat de regels van de ICAO slechts indirect effect uitoefenen op de bedrijfsvoering van Flyhome. Het valt echter niet uit te sluiten dat er in de toekomst wel regels opgesteld zullen worden die op Flyhome van toepassing zijn.

JAR

Zoals reeds vermeld zijn de JAR, internationale wetgeving die ook in Nederland geldt, verdeeld in een aantal categorieën. JAR-OPS 1 heeft betrekking op het vliegen met vliegtuigen, JAR-OPS 3 heeft betrekking op het vliegen met helikopters. In dit geval is uiteraard JAR-OPS 3 van toepassing.

In JAR-OPS 3 wordt bij sommige regelingen onderscheid gemaakt tussen bedrijven tot 20 werknemers en bedrijven met meer dan 20 werknemers. De regelingen die van toepassing zijn op bedrijven met meer dan 20 werknemers zijn hier niet van toepassing.

Daarnaast is er JAR-FCL, waarvan de inhoud betrekking heeft op licensing. Dit is met name van belang voor piloten, maar heeft ook directe invloed op de werkzaamheden van Flyhome, omdat zij er voor moeten zorgen dat de brevetten van de piloten geldig blijven en niet verlopen.

EASA-OPS

Zoals aangegeven zullen EASA-OPS in de toekomst JAR-OPS 3 gaan vervangen. Dit gebeurt stapsgewijs; er is nog geen duidelijkheid over de termijn van de in te treden veranderingen. Momenteel bestaat EASA-OPS al uit 4 gedeeltes:

1. PART M: Continuing Airworthiness
2. PART-145: Maintenance Organisations Approvals
3. PART-66: Certifying staff
4. PART-147: Training Organisations Requirements

Part M gaat, zoals voorheen JAR-OPS 3 part M, over Maintenance. Voor Flyhome is STAR de partij die verantwoordelijk is voor het onderhoud. Part 145 gaat over de goedkeuring van organisaties, in dezen in STAR dus een goedgekeurde partij om het onderhoud te laten uitvoeren.

Part 66 gaat over het certificeren van werknemers van onderhoudsorganisaties en Part 147 gaat over eisen die aan trainingsorganisaties gesteld worden. Bij alle onderdelen gaat het om onderhoud. Gesteld kan dus worden dat deze regels van toepassing zijn op onderhoudsorganisaties, zoals STAR. Wanneer Flyhome voor het onderhoud een contract afsluit met een organisatie die goedgekeurd is door het IVW op grond van de EASA-OPS, mag zij ervan uitgaan dat de organisatie aan alle gestelde vereisten voldoet. De regels van EASA werken momenteel nog niet direct door in de bedrijfsvoering van Flyhome, maar wanneer EASA meer regels van JAR-OPS 3 zal overnemen, ook omtrent de bedrijfsvoering van een bedrijf dat commerciële vluchten uitvoert, zullen deze regels wel van toepassing zijn.

De Wet luchtvaart

Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven is deze wet algemeen van aard, de wet is immers van toepassing op alle luchtvaartuigen. De wet is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 bevat algemene bepalingen zoals definities en reikwijdte;
- Hoofdstuk 2 bevat bepalingen inzake de bewijzen van bevoegdheid en de bestrijding van drank- en drugsgebruik. Hier staat dat de bewijzen van bevoegdheid door het IVW worden afgegeven, gebaseerd op JAR-FCL en JAR-OPS 3;
- Hoofdstuk 3 bevat bepalingen inzake de inschrijving en luchtwaardigheid van luchtvaartuigen;
- Hoofdstuk 4 bevat de bepalingen inzake de vluchtuitvoering;

- Hoofdstuk 5 bevat bepalingen over het luchtverkeer en de basis van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- Hoofdstuk 6 bevat bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht;
- Hoofdstuk 7 bevat bepalingen omtrent diverse onderwerpen, zoals verzekeringsplicht;
- Hoofdstuk 8 bevat bepalingen inzake de luchthaven Schiphol;
- Hoofdstuk 9 bevat bepalingen inzake bijzondere of buitengewone omstandigheden;
- Hoofdstuk 10 bevat bepalingen omtrent onderwerpen voor de militaire luchtvaart;
- Hoofdstuk 11 bevat, tot slot, bepalingen omtrent toezicht en handhaving.

Het moge duidelijk zijn dat niet alle onderwerpen op Flyhome van toepassing zijn. Hoofdstuk 1 is, zoals vermeld, algemeen. Hoofdstuk 2, 3, 4 en 5 zijn door hun inhoud wel van toepassing. Hoofdstuk 6, over vervoer van gevaarlijke stoffen, is niet van toepassing, omdat Flyhome deze niet zal vervoeren. Hoofdstuk 7 weer wel, hoofdstuk 8 alleen indien van luchthaven Schiphol gebruik wordt gemaakt, hoofdstuk 9 en 11 zijn ook van toepassing en hoofdstuk 10, tot slot, niet.

Wanneer deze wet nader bekeken wordt valt te concluderen dat de meeste onderwerpen erg algemeen zijn. In de uitgebreidere JAR-OPS 3 komen veel van deze onderwerpen terug en worden specifieke eisen gesteld. Ook verwijst de Wet luchtvaart in veel gevallen zelf naar JAR-OPS 3.

Voor de volledigheid dient opgemerkt te worden dat de Wet luchtvaart momenteel nog niet volledig is, dit is een zogenoemde 'aanbouwwet'. Dat betekent dat de wet stapsgewijs uitgebreid zal worden. De verwachting is echter dat meer specifieke wetgeving elders opgenomen zal blijven, zoals dat nu het geval is in JAR-OPS 3 en later in EASA-OPS. De Wet luchtvaart geldt immers ook voor alle luchtvaartuigen, specifieke wetgeving heeft specifiek betrekking op helikopters.

In het algemeen valt te zeggen dat met name JAR-OPS 3 van toepassing is. De Wet luchtvaart is van toepassing in specifieke gevallen, bijvoorbeeld bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, het gebruiken van Schiphol als landingsplaats. Bij het aanvragen van vergunningen (vliegbrevet en dergelijke) zijn JAR-FCL van toepassing.

Daarnaast zijn regelingen van toepassing die betrekking hebben op het inrichten van tijdelijke landingsplaatsen. Dan moet onder andere officieel toestemming van de eigenaar van de grond en de gemeente worden verkregen. Hierop zijn provinciale regelingen van toepassing.

JAR-OPS 3 bevat alle regelingen omtrent de activiteiten die een luchtvaartbedrijf die enkel van helikopters gebruik maakt uitvoert. Dit vormt dus de basis voor de bedrijfsvoering. Zoals eerder aangegeven zijn de afgegeven vergunningen ook gebaseerd op compliance van deze wetgeving in de bedrijfsvoering.

Conclusie

Uit het voorgaande valt te concluderen dat met name JAR-OPS 3 van toepassing is. Met andere wetten heeft Flyhome indirect af en toe ook te maken, maar in die gevallen hoeven zij zelf geen richtlijnen door te voeren in hun bedrijfsvoering. Daarnaast is de Wet luchtvaart van toepassing, of tenminste een aantal hoofdstukken hiervan. Dit zijn met name hoofdstuk 1, 2, 3, 4, 7 en 11.

§2.3: Wat zijn de minimale vereisten waaraan Flyhome moet voldoen?

De minimale vereisten waaraan voldaan moet worden zijn de eisen waaraan voldaan moet worden om in het bezit te komen van een zogenoemde AOC. Op het aanvraagformulier staat precies vermeld waaraan voldaan moet worden om een AOC te verkrijgen. In bijlage 1 is het aanvraagformulier voor een AOC te vinden. Daarnaast moet een luchtvaartmaatschappij beschikken over een exploitatievergunning.

In het aanvraagformulier voor een AOC wordt gevraagd om een aantal bijlagen mee te sturen bij de aanvraag. Deze bijlagen moeten dan zijn opgesteld conform bepaalde artikelen uit JAR-OPS 3.

Het is echter niet zo eenvoudig dat alle informatie hier automatisch uit voortvloeit. Deze bepalingen zitten ingewikkeld in elkaar, niet alles is van toepassing en sommige artikelen verwijzen naar elkaar. Dat maakt het erg onoverzichtelijk, vooral wanneer men nog niet veel kennis heeft van de wetgeving die specifiek voor helikopters geldt.

De belangrijkste regels voor een luchtvaartmaatschappij als Flyhome zijn als volgt:

- Er moet een accountable manager worden aangesteld;
- Voor de volgende onderdelen moeten postholders worden aangewezen: Flight Operations, Maintenance, Crew Training, Ground Operations. Bij een bedrijf met maximaal 20 werknemers mag een persoon voor meerdere onderdelen verantwoordelijk zijn. Ook de accountable manager mag postholder zijn van een van deze gebieden.
- Daarnaast wordt gevraagd om een zogenoemde 'Compliance' verklaring (dit is een verklaring dat de van toepassing zijnde JAR-OPS 3 regels zijn verwerkt in het handboek), een overzicht van de managementorganisatie en organogram, een handboek (operations manual), een kopie van het verzekeringsbewijs, een overzicht van registratiekenmerken per luchtvaartuigtype van luchtvaartuigen waarop de AOC en toepassing moet zijn en wat technische gegevens, de massa en zwaartepuntsdocumentatie voor de vluchtuitvoering.

Alle bijlagen moeten voldoen aan JAR OPS 3, Section 1, Subpart C.

Volgens de artikelen die hier worden beschreven moeten er minstens de volgende documenten beschikbaar zijn:

- Het 'Operations Manual'
- Een 'Journey Log' van elke vlucht
- Een 'Operational Flight Plan' van elke vlucht
- Er moet een 'Technical Log' aanwezig zijn

Daarnaast moet het bedrijf een goedgekeurd onderhoudsmanagement voeren en een kwaliteitssysteem oprichten en handhaven.

Het 'Operations Manual'

In het aanvraagformulier van het AOC staat vermeld waaraan het handboek moet voldoen. Dit moet namelijk zijn opgesteld conform JAR-OPS 3.1045. Op deze manier lijkt het eenvoudig te zijn om de precieze verplichte inhoud van het handboek vast te stellen, maar in de praktijk ligt dit wat anders. Het begint bij een artikel uit JAR-OPS 3, dat verwijst naar een ander artikel dat zelf ook weer verwijst

naar een ander artikel. Daardoor is het niet zo eenvoudig na te gaan wat er allemaal verplicht in het handboek aanwezig moet zijn. Wanneer goed bekeken wordt waaraan het Operations Manual allemaal moet voldoen, vallen twee zaken op. Ten eerste dat er een heel duidelijk stramien is om het handboek te schrijven, en ten tweede dat de inhoud van het Operations Manual heel gedetailleerd moet zijn. Voor talloze zaken moeten procedures beschreven worden. Omdat het zo precies beschreven wordt is het het onmogelijk om de precieze inhoud in dit verslag weer te geven, dat zou eigenlijk een vertaling van de geldende JAR-OPS 3 reglementen opleveren. Globaal ziet de inhoud er als volgt uit:

Deel A: Eerst wordt begonnen met een algemeen deel. Dit deel bevat de algemene voorwaarden, instructies en procedures die benodigd zijn voor een veilige vlucht.

Deel B: In dit gedeelte worden alle instructies en procedures beschreven die benodigd zijn voor een veilige vlucht en die specifiek voor een helikopter gelden.

Deel C: Dit gedeelte bevat alle instructies die nodig zijn voor het gebied waarin gevlogen en geland wordt.

Deel D: Dit deel bevat alle trainingsinstructies die benodigd zijn voor een veilige vlucht.

'Journey Log'

Als de informatie die hierin staat ook te vinden is in andere documentatie, kan toestemming worden verkregen om geen Journey Log bij te houden. De gegevens die in het Journey Log dienen te staan, zijn vrij algemeen, waardoor de kans groot is dat de gewenste gegevens inderdaad ook in andere documentatie is te vinden. Het is echter weinig omvangrijk en eenvoudig op te stellen, waardoor het geen tijdsvoordelen oplevert om geen Journey Log bij te houden. Het levert enkel voordelen om het wel te doen; zo zijn namelijk alle gegevens per vlucht eenvoudig gebundeld, waardoor zaken eenvoudig na te gaan zijn. De exacte inhoud van het Journey Log is te vinden in bijlage 1.

'Operational Flight Plan'

Het Operational Flight Plan is een uitgebreider document dan het voorgaande. Zo moeten bijvoorbeeld ook de veilige hoogte en de geplande hoogte, brandstofberekeningen en dergelijke worden toegevoegd. Veel algemene onderdelen komen echter overeen met het Journey Log. De exacte inhoud van het Operational Flight Plan is te vinden in bijlage 2. Het opstellen van het Operational Flight Plan moet worden beschreven in het handboek.

'Technical Log'

Het Technical Log is een document waarin het onderhoud wordt bijgehouden. De onderhoudsorganisatie is verantwoordelijk voor de inhoud van het Technical Log, Flyhome is verantwoordelijk voor het beschikbaar houden van het Technical Log.

Het onderhoudsmanagement

Dit moet uitgevoerd worden door een erkende organisatie volgens part M. Voorheen was dit Part M van JAR-OPS, dit is echter reeds gewijzigd in EASA-OPS Part M. Flyhome laat het onderhoud uitvoeren door de firma Star, welke erkend is. Op www.jaa.nl is een lijst te vinden van alle erkende

onderhoudsorganisaties. De onderhoudsorganisatie zelf heeft ook weer tal van regels waaraan zij zich moeten houden, maar dat is de verantwoordelijkheid van de onderhoudsorganisatie zelf.

Kwaliteitssysteem

In overeenstemming met JAR-OPS 3.035 moet een kwaliteitssysteem opgericht en gehandhaafd worden. Naast dit 'Quality System' moet er een Quality Manager worden aangewezen.

Bij het opzetten van het Quality System gaat het vooral om monitoring van procedures, in hoeverre deze aansluiten bij de wetgeving en of ze adequaat zijn. Ook moet er een feedback systeem richting de Accountable Manager aanwezig zijn.

Er moet een Quality Assurance Programme zijn dat procedures bevat om te verzekeren dat alle activiteiten volgens de regels worden uitgevoerd.

Het IVW moet het Quality System en de Quality Manager goedkeuren. Het kwaliteitssysteem moet beschreven worden in relevante documentatie. Er mogen twee Quality Managers aangesteld worden, een voor Operations en een voor Maintenance, mits er voor uniformiteit tussen alle activiteiten wordt gezorgd.

Conclusie

Kort samengevat moeten in ieder geval de volgende documenten beschikbaar zijn:

- Er moet een Operations Manual zijn dat bestaat uit de volgende delen:
 1. Deel A: algemeen deel;
 2. Deel B: beschrijving instructies en procedures;
 3. Deel C: instructies die van toepassing zijn op het gebied waarin gevlogen en geland wordt;
 4. Deel D: trainingsinstructies;
- Er moet een Journey Log aanwezig zijn;
- Er moet een Operational Flight Plan zijn opgesteld;
- Er moet een Technical Log aanwezig zijn;
- Het onderhoud moet worden uitgevoerd door een erkende organisatie;
- Er moet een kwaliteitssysteem opgericht en gehandhaafd worden.

§2.4: Welke zaken zijn geregeld in het handboek van Flyhome?

In dit hoofdstuk wordt de inhoud van het handboek van Flyhome behandeld. Om precies te zijn gaat het hier om het handboek van AntiGravity, de naam van de organisatie die het Air Operator's Certificate bezit. Flyhome is immers de verkooporganisatie, de naam waaronder naar buiten wordt getreden.

Wanneer het handboek bekeken wordt, valt meteen op dat het enorm uitgebreid is. Elk onderdeel die volgens JAR-OPS aanwezig moet zijn is uitgebreid behandeld.

Een aantal onderdelen van JAR-OPS 3 is niet van toepassing op Flyhome, omdat het bijvoorbeeld voor grotere helikopters van toepassing is. Hieronder vallen bijvoorbeeld regels over cabine personeel. Bij een kleine helikopter is enkel de piloot in de cabine aanwezig.

De opbouw van het handboek is conform JAR-OPS 3.1040 en verder. Hierin staat precies de aan te houden opbouw vermeld. Per onderdeel is een verklaring en inhoudsopgave opgesteld. In totaal bestaat het handboek uit de volgende delen:

- PART A - GENERAL/BASIC

 - Basic Operations Manual (BOM)

 - Dit gedeelte bevat alle informatie omtrent het operationele beleid en procedures die nodig zijn om veilige vluchten uit te kunnen voeren, dat niet in verband staat met een bepaald type helikopter of vlucht. Het BOM van AntiGravity is een aparte uitgave, de Flight Operations Manager is verantwoordelijk voor dit gedeelte van het Operations Manual.

- PART B - HELICOPTER OPERATING MATTERS

 - Helicopter Operations Manual (HOM)

 - Dit gedeelte omvat alle instructies die gerelateerd zijn aan het type helikopter die nodig zijn om veilige vluchten uit te kunnen voeren. Het HOM van AntiGravity is een aparte uitgave. De verantwoordelijke postholder voor dit gedeelte is de Flight Operations Manager.

- PART C - ROUTE AND HELIPORT INSTRUCTIONS AND INFORMATION

 - Route Operations Manual (ROM)

 - Dit gedeelte bevat alle instructies en informatie die nodig zijn voor het gebied waarin gevlogen wordt. Het ROM van AntiGravity is een aparte uitgave. De verantwoordelijke postholder voor dit gedeelte van het Operations Manual is de Flight Operations Manager.

- PART D - TRAINING

 - Training Manual (TM)

 - Dit gedeelte bevat alle trainingsinstructies voor het personeel die nodig zijn om veilige vluchten te kunnen garanderen. Het TM van AntiGravity is een aparte uitgave. De verantwoordelijke postholder voor dit gedeelte is de Crew Training Manager.

Naast het bovengenoemde onderdelen van het Operations Manual heeft AntiGravity de volgende uitgaven:

- *Quality Manual*. De verantwoordelijke postholder voor dit boek is de Quality Manager.
- *Accident Prevention and Flight Safety Programme Manual*. De verantwoordelijke postholder voor dit deel is de Quality Manager.
- *Continued Airworthiness Management Exposition*. De verantwoordelijke postholder voor dit deel is de Maintenance Manager (in het geval van Flyhome dus van Star).
- *Minimum Equipment List*. De verantwoordelijke postholder voor dit deel is de Maintenance Manager (in het geval van Flyhome dus van Star).
- *Compliance Checklist*. De verantwoordelijke postholder voor dit gedeelte is de Flight Operations Manager.
- *Operations Manual Appendix*. De verantwoordelijke postholder voor dit deel is de Flight Operations Manager.

Opgemerkt moet worden dat het onderhoud uitbesteed is aan Star. Flyhome heeft echter wel een vergunning waardoor zij zelf ook verantwoordelijk mogen zijn voor het onderhoud, en dus de boeken 'Continued Airworthiness Management Exposition' en de 'Minimum Equipment List'.

Omdat elk van de postholders verantwoordelijk is voor een gedeelte van de boeken, hebben zij elk een aanzienlijk gedeelte om bij te houden.

Samenvattend valt te concluderen dat de boeken van AntiGravity lijken te zijn opgebouwd volgens de geldende JAR-OPS 3 regels. In het volgende hoofdstuk is wordt de vergelijking tussen de boeken en de wettelijke vereisten gemaakt op onderwerpniveau, daaruit volgt hierover meer duidelijkheid.

Wel is er een kanttekening te plaatsen: doordat Flyhome het onderhoud van de helikopter heeft uitbesteed, hoeven zij in principe niet aan de eisen van JAR-OPS 3 Part M te voldoen. Dit zijn regels die te maken hebben met het onderhoud. Doordat deze onderdelen wel zijn opgenomen in het huidige handboek, en moeten dan ook onderhouden worden.

§2.5: Bestaat er tussen voorgaande vragen een discrepantie?

Zoals in het vorige hoofdstuk reeds aangegeven lijkt het handboek in overeenstemming te zijn met de van toepassing zijnde regelgeving. De JAR-OPS 3 reglementen zijn erg uitgebreid en veeleisend.

Om de bekijken in hoeverre het handboek is opgesteld volgens JAR-OPS 3 is een schema opgesteld met daarin de geldende wet en waar de regel te vinden is in het handboek. Dit schema is te vinden in bijlage 4. De reden dat voor deze aanpak is gekozen, is dat het simpelweg niet te doen is om elk artikel helemaal door te lezen en te bekijken in hoeverre wordt voldaan aan JAR OPS 3. Daarom is deze vergelijking op onderwerpniveau gemaakt, afgaande op de titels.

Wanneer we kijken naar de opbouw en de inhoud van het handboek, valt te zeggen dat het huidige handboek in feite prima past op het sjabloon dat JAR-OPS 3 biedt. Zoals eerder opgemerkt zou het echter voordelen bieden wanneer vereenvoudiging mogelijk zou zijn.

Doordat het sjabloon dat JAR-OPS 3 biedt min of meer een op een is overgezet op het handboek zijn er geen mogelijkheden om delen weg te laten. Kort gezegd is er geen sprake van een discrepantie tussen het handboek en de regelgeving.

Dit betekent echter niet meteen dat er helemaal geen mogelijkheden tot vereenvoudiging zijn. Het zou zo kunnen zijn dat er een mogelijkheid is om beschrijvingen van procedures te vereenvoudigen of in te korten.

Veel procedures zijn erg uitgebreid beschreven. Van sommige wordt bij voorbaat al gezegd dat ze eenvoudiger omschreven kunnen worden zonder de regels van JAR-OPS 3 te kort te doen.

Gevolgen van uitgebreide procedures zijn terug te vinden in allerlei handelingen, zoals bijvoorbeeld het voorbereiden en geven van trainingen. Bij een training moet uiteraard exact de procedure zoals deze is omschreven in het handboek worden behandeld. Dat betekent meer voorbereidingen omdat er bij elke training iets op papier gezet wordt, vaak krijgen cursisten ook zelf een hand-out. Ook is het zo dat hoe meer de procedures zijn vastgelegd, hoe groter de kans dat men net iets anders handelt dan volgens de procedure zou moeten. Het is immers niet gezegd dat iedere andere manier dan omschreven in het handboek niet veilig is.

Het is echter niet eenvoudig om zomaar te bepalen welke delen van het handboek herschreven dienen te worden. Geschat wordt dat het handboek zo'n 8.500 pagina's telt. Met dit gegeven in het achterhoofd is het eenvoudig te bedenken dat het up-to-date houden van het handboek een heel karwei is wanneer er aanpassingen vereist zijn wegens een verandering in de wetgeving. Zoals al uitgelegd in het hoofdstuk over de van toepassing zijnde wetgeving gaat er nogal wat veranderen (JAR-OPS 3 wordt EASA-OPS). In de volgende hoofdstukken zal hier dan ook een leidraad voor worden gegeven.

Conclusie

Samenvattend valt te zeggen dat er geen discrepantie bestaat tussen het handboek en JAR-OPS 3. Echter, wanneer verder wordt gekeken wordt duidelijk dat het aantal artikelen, onderwerpen en onderdelen niet zomaar in te korten zijn maar dat bepaalde onderwerpen wellicht wel eenvoudiger

kunnen worden opgenomen in het handboek. De wijze waarop dit gerealiseerd zou kunnen worden wordt in de volgende hoofdstukken nader omschreven.

Hoofdstuk 3: Het realiseren van aanpassingen

§3.1: Is er op basis van deze discrepantie een optimalisering van processen mogelijk?

In feite is deze vraag in de vorige paragraaf reeds beantwoord. Gezien het gegeven dat er geen discrepantie bestaat tussen het handboek en de reglementen van JAR-OPS 3 is er op basis hiervan geen optimalisering mogelijk.

Er is echter wel optimalisering mogelijk in de zin van het vereenvoudigen van het handboek. Vooraf wist men bijvoorbeeld al dat de procedures van de handelingen van de groundcrew veel uitgebreider waren omschreven dan noodzakelijk. Volgens JAR OPS kan dit erg kort, de procedure voor het aan boord brengen van mensen is bijvoorbeeld erg uitgebreid omschreven in het handboek.

Het huidige handboek is behoorlijk omvangrijk en dat betekent een enorme hoeveelheid werk om het up-to-date te houden. Processen kunnen hierdoor echter niet altijd vereenvoudigd worden. Soms is een uitgebreide procedure nodig met het oog op veiligheid. Wanneer de procedure in het handboek korter omschreven kan worden, is er minder moeite voor nodig om het handboek up-to-date te houden.

Daarnaast speelt nog een ander verhaal. Het is namelijk zo dat zelfs het IVW in sommige gevallen afwijkt van JAR-OPS3. Zo heeft er onlangs met een inspecteur een gesprek plaatsgevonden, waarin werd vermeld dat enkele cursussen gecombineerd zouden mogen worden. Deze combinatie is echter niet in overeenstemming met JAR-OPS3, de van toepassing zijnde regelgeving. Na afloop van het gesprek stuurde de IVW inspecteur een mail waarin hij zijn uitspraken bevestigde.

Wanneer dit soort combinaties toegestaan worden, kan dat schelen in de kosten. De opleidingskosten van het personeel bedragen zo'n €2.500,- per jaar voor ongeveer 13 personeelsleden, waaronder 5 vliegers. Het vliegen per uur kost tussen de €400,- en €450,- per uur aan brandstof, afschrijving en onderhoud en dergelijke. Door deze checks te combineren scheelt deze combinatie per vlieger dus al snel enkele honderden euro's.

Belangrijk is wel dat deze verleende toestemming wel aantoonbaar is. Wanneer Flyhome immers ineens een andere IVW inspecteur krijgt toegewezen die hier anders over denkt, en Flyhome handelt in strijd met de boeken en JAR-OPS 3, kunnen ze een boete opgelegd krijgen. Het is dus belangrijk om dit soort toezeggingen altijd zwart op wit aan te kunnen tonen. In dit geval is dit ook gebeurd, middels een mail die de betreffende inspecteur heeft verzonden aan Flyhome.

Het vereenvoudigen van het handboek

Zoals vermeld is het vereenvoudigen van het handboek min of meer de enige manier om het handboek in te korten. Gezien het feit dat het handboek nogal omvangrijk is, is dit niet in korte tijd door een persoon te doen. Daarom zou iedere postholder het gedeelte dat zijn taken en verantwoordelijkheden beschrijft, zelf moeten bekijken om te bezien of er vereenvoudigingen mogelijk zijn. Het zal dan moeten gaan om het aanpassen van de beschrijvingen van procedures.

Het is echter de vraag of deze aanpassingen lonend zijn. Wanneer er zaken aangepast worden moet hiervoor namelijk een vergoeding worden betaald aan het IVW, hoe dit precies in elkaar zit wordt in

het volgende hoofdstuk uitgelegd. Wanneer echter veel geld moet worden betaald om de procedures schriftelijk aan te passen, terwijl er aan de eigenlijke werkwijze niets verandert, is het waarschijnlijk beter om de situatie te laten zoals hij is, en slechts zaken aan te passen wanneer dit wettelijk vereist is. In het volgende hoofdstuk staat hoe het wijzigen van gedeeltes van het handboek precies in zijn werk gaat en wordt beredeneerd of een aanpassing inderdaad lonend zal zijn.

§3.2: Wat is de procedure om tot deze optimalisering te komen?

Een aanpassing van het handboek moet worden aangevraagd bij het IVW. Dit kan een lange procedure zijn waaraan kosten zijn verbonden.

Ten eerste moet bepaald worden welke delen van het handboek herschreven kunnen worden. Per onderdeel moet bekeken worden wat eenvoudiger omschreven kan worden. Het beste is om de postholders elk de onderdelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn te laten bekijken. Zij moeten immers hoe dan ook van de wetgeving binnen hun vakgebied op de hoogte zijn en weten tevens hoe de procedures binnen Flyhome verlopen.

De Quality Manager kan Kwaliteitsboek bekijken en hier aangeven of eventuele wijzigingen mogelijk zijn, en, zo ja, welke.

Wanneer eenmaal duidelijk is welke onderdelen aangepast kunnen worden, moet de daadwerkelijke aanpassing uitgevoerd worden. Veel werk zal waarschijnlijk zitten in de veranderingen qua lay out, en paginanummeringen. Alle wijzigingen moeten goed doorgevoerd worden, tevens moet aangegeven worden wat er gewijzigd is ten opzichte van het vorige handboek. Wellicht zou een student uitkomst kunnen bieden; het aanpassen van dit soort dingen zou een goede stageopdracht zijn. Gezien de werkdruk van de werknemers van Flyhome is het ook verstandig dit soort dingen zo veel mogelijk door anderen, zoals bijvoorbeeld studenten, te laten uitvoeren.

Dan moet er bij het IVW toestemming gevraagd worden voor het daadwerkelijk invoeren van de wijzigingen. Wanneer de gewijzigde procedures in overeenstemming zijn met JAR-OPS 3 en veilig zijn, zal dit geen problemen opleveren. Wel zijn er kosten aan verbonden, de meeste wijzigingen kosten €1.017,-.

Om te bekijken of het zinvol is om daadwerkelijk wijzigingen uit te voeren, zal een Multi-criteria analyse worden uitgevoerd. Wanneer het nut niet opweegt tegen de kosten, is het immers niet zinvol om de wijziging door te voeren.

In de tabel hieronder zijn de kosten van het doorvoeren per wijziging te vinden. Let wel: het gaat hier om de kosten per gewijzigde procedure! Wanneer meerdere procedures worden gewijzigd, kan dit dus flink oplopen.

Voor de behandeling van een aanvraag voor wijziging van de vergunning tot vluchtuitvoering/AOC inclusief de documenten die daartoe behoren, zijn de volgende vaste tarieven verschuldigd:

Omschrijving wijzigingen

- Toevoegen extra regio MP (toevoegen 2e, 3e, of 4 ^e regio)	€ 509
- World wide autorisatie	€ 2.543
- Toevoegen extra operationele basis (outstation)	€ 2.543
- Nieuw type luchtvaartuig SP/SE (hef en vleugel)	€ 1.017
- Nieuw type luchtvaartuig ME met maximale goedgekeurde configuratie voor 9 passagiers of minder per type	€ 2.035
- Nieuw type luchtvaartuig ME met maximale goedgekeurde configuratie voor 10 t/m 19 passagiers per type	€ 2.543
- Nieuw type luchtvaartuig ME met 20 passagiers of meer of vrachtvliegtuig met MTOM >10t per type	€ 8.901
- nieuw type luchtvaartuig ME on-shore per type (hef)	€ 2.543

- nieuw type luchtvaartuig ME off-shore per type (hef)	€ 8.901
- CatII Low Visibility Procedures, per wijziging	€ 1.017
- CatIIIA Low Visibility Procedures, per wijziging	€ 1.017
- CatIIIB Low Visibility Procedures, per wijziging	€ 1.017
- CatIIIC Low Visibility Procedures, per wijziging	€ 1.017
- Low Visibility Take off per wijziging	€ 1.017
- MNPS per wijziging	€ 1.526
- RVSM per wijziging	€ 509
- ETOPS per wijziging	€ 2.035
- RNAV/BRNAV/PRNAV per wijziging	€ 1.017
- RNP per wijziging	€ 1.526
- Gevaarlijke stoffen (per wijziging)	€ 509
- HOIST (incl. HOO) per wijziging	€ 1.017
- Offshore per wijziging	€ 1.526
- Ontheffingen/exemptions per wijziging	€ 254
- Wijziging principal place of business (administratief)	€ 127
- Afschrijving registratie (per dag)	€ 381
- Afschrijving laatste registratie van type luchtvaartuig	€ 509
- Bijschrijving registratie (per dag)	€ 636
- Herafgifte/verlenging User approval (per approval)	€ 381
- wijziging user approval (per wijziging)	€ 127
- Overige wijzigingen (per wijziging)	€ 127

Om een multicriteria analyse op te kunnen stellen, worden eerst verschillende criteria opgesteld. De eerste is, zoals al aangegeven, de prijs. Daarnaast zijn de volgende criteria van belang: is de wijziging alleen van toepassing op de omschrijving van de procedure of ook op de uitvoering, hoeveel tijd wordt er bespaard wanneer de wijziging wordt doorgevoerd. Om de weging te bepalen, is eerst het criterium opgesteld dat een wijziging van €751,- tot €1.500,00 echt nut moet hebben om te worden doorgevoerd, dat wil zeggen dat er tijdsinstaat gerealiseerd moet worden of dat het geven van trainingen vergemakkelijkt wordt. Voor een wijziging die boven €1.500,00 kost geldt dat het beide moet opleveren of dat het enorm veel gemak oplevert.

Met deze criteria komen we tot de volgende punten:

Prijs	Punten
Tot €750,-	0
€751,- tot €1.500,-	-1
€1.501,- of meer	-2

Gevolgen van de wijziging	Punten
De wijziging heeft alleen gevolgen voor de omschrijving in het handboek	1
De wijziging heeft gevolgen voor de omschrijving in het handboek en vergemakkelijkt het geven	2

van trainingen	
De wijziging vereenvoudigt de uitvoering van procedures	3

Tijdsbesparing	Punten
De aanpassing levert geen tijdsbesparing op, maar wel een verbetering van de veiligheid	2
De aanpassing levert geen tijds winst op	0
De aanpassing levert tijds winst op	2

Het gebruik van deze analyse werkt als volgt: geef de voorgenomen wijziging punten aan de hand van het bovenstaande schema. Is de score positief, dan is het raadzaam de wijziging wel door te voeren. Bij een negatieve score is het onverstandig om de procedure werkelijk te wijzigen.

Deze analyse maakt duidelijk dat procedures om de veiligheid te verbeteren altijd doorgevoerd moeten. Veiligheid is een belangrijkere waarde dan geld. Ook het aanpassen van procedures die enkel het inkrimpen van het handboek tot gevolg hebben, maar die niets veranderen aan de eigenlijke procedures worden afgeraden. Door deze analyse te gebruiken ontstaat een soort filtersysteem, waardoor overbodige wijzigingen er als het ware uitgefilterd worden.

Opgemerkt moet worden dat de beoordeling of er inderdaad aan de criteria wordt voldaan wel enigszins subjectief is. Deze analyse is dan ook geen keihard middel om beslissingen hieromtrent te nemen, maar biedt wel een gemakkelijk handvat.

Hoofdstuk 4: Aanbevelingen

Op basis van de hiervoor uitgewerkte hoofdstukken kunnen een aantal aanbevelingen opgesteld worden. Deze zijn in dit hoofdstuk overzichtelijk weergegeven.

1. Combineer het Journey Log en het Operational Flight Plan: De inhoud van deze twee documenten komt voor een groot gedeelte overeen. In plaats van twee documenten kan worden volstaan met een. Het is immers onnodig om dezelfde gegevens twee keer in te vullen.
2. Wanneer het IVW informeel toestemming verleent om zaken op eenvoudigere wijze, maar niet volgens JAR-OPS 3 te regelen, zorg er dan voor dat er altijd iets zwart op wit is terug te vinden, zoals bijvoorbeeld een email. Wanneer Flyhome dan een andere inspecteur krijgt die over de desbetreffende zaken anders denkt, is aantoonbaar dat toestemming is verleend om het op deze wijze te doen.
3. Pas de multicriteria-analyse toe wanneer procedures in overeenstemming met JAR-OPS vereenvoudigd mogen worden. Hierdoor is eenvoudig te zien of het vereenvoudigen daadwerkelijk voordelen oplevert.
4. Schakel, wanneer daadwerkelijk aanpassingen moeten worden verricht, zoveel mogelijk studenten in om stukken te herschrijven. Dit is relatief goedkoop en een aanrader gezien de hoge werkdruk die nu al op de werknemers rust.

5.

Nawoord

Bij aanvang van de opdracht was het duidelijk dat het management hoopte en verwachtte dat het handboek ingekort zou kunnen worden. Het was onduidelijk welke wetgeving precies van toepassing was.

In werkelijkheid bleek het handboek niet meer onderwerpen te bevatten dan wettelijk minimaal verplicht. Dat hield in dat er geen gedeeltes waren die eruit gehaald konden worden. Het was precies opgebouwd volgens de eisen die in JAR-OPS 3 gesteld zijn.

In die zin heeft de scriptie niet het verwachte eindresultaat opgeleverd. Het biedt echter wel een hoop duidelijkheid omtrent de geldende wetgeving. Nergens was hiervan een duidelijk, helder overzicht te vinden, en dat leidde nogal eens tot verwarring. Zo werd eerst aangenomen dat JAR-OPS per 16 juli 2008 zou veranderen in EU-OPS, dit bleek echter alleen voor vliegtuigen te gelden. De informatie omtrent de van toepassing zijnde wetgeving is natuurlijk wel van belang voor het management.

Dit project is voor mij een goede afsluiting van de MEL-master geweest. Het was met name een juridisch onderzoek, dat is voor mij het onderdeel dat me het meeste aanspreekt. Ik sluit deze scriptie dan ook met een goed gevoel af.

Leontien Groot Zevert
Tubbergen, 2008



Bijlage 1: De exacte inhoud van het Journey Log

Van elke vlucht dient een Journey Log (reisverslag) gemaakt te zijn met de volgende inhoud:

1. Helikopter registratie
2. Datum
3. Namen van crew members
4. Opdracht van de crew members
5. Plaats van vertrek
6. Plaats van aankomst
7. Tijd van vertrek
8. Tijd van aankomst
9. Vluchten
10. Soort vlucht
11. Incidenten, observaties (indien aanwezig)
12. Handtekening van commander (of equi valent)

NB: Een bedrijf kan toestemming verkrijgen om geen Journey Log bij te houden, mits de relevante informatie verkrijgbaar is in andere documentatie.

Bijlage 2: De inhoud van het Operational Flight Plan

Het Operational Flight Plan dient de volgende gegevens te bevatten:

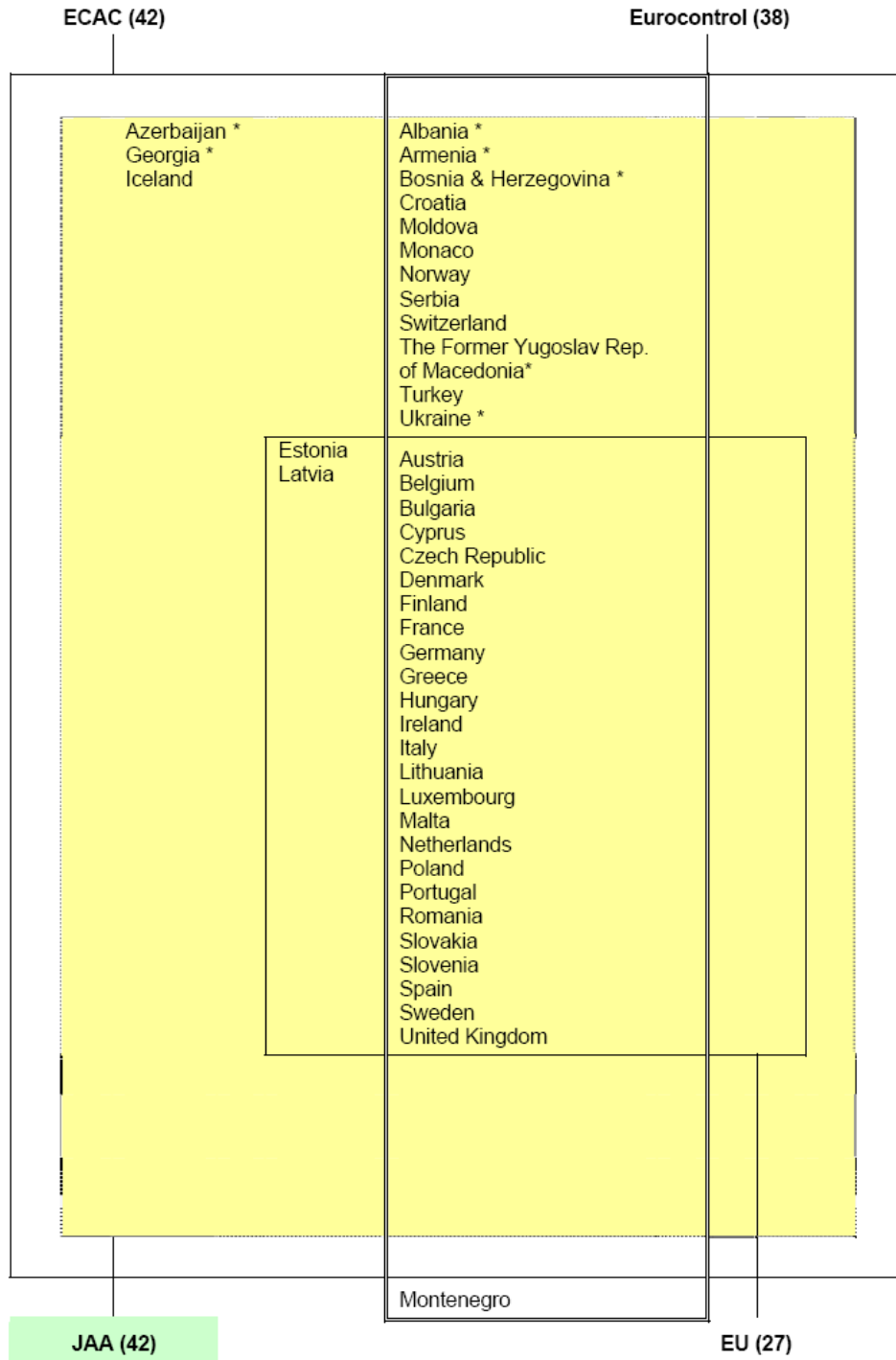
1. Helikopter registratie
2. Helikopter type en variant
3. Datum van vlucht
4. Vlucht identificatie
5. Namen van flight crew members
6. Taak van flight crew members
7. Plaats van vertrek
8. Tijd van vertrek
9. Plaats van aankomst (gepland en werkelijk)
10. Tijd van aankomst
11. Soort vlucht (VFR, HEMS, etc.)
12. Route en route delen met checkpoints, afstanden, tijd en tracks
13. Geplande snelheid en vliegtijden tussen checkpoints, inclusief geschatte en werkelijke tijden
14. Veilige hoogte en minimum levels
15. Geplande hoogte en vlucht levels
16. Brandstof berekeningen
17. Brandstof aan boord bij het starten van de motoren

18. Alternatieven voor de bestemming en, wanneer passend, vertrek en route, inclusief de informatie zoals gevraagd bij 12 t/m 15
19. Duidelijkheid omtrent het Initial ATS Flight Plan
20. Berekeningen voor het plannen gedurende de vlucht
21. Relevante meteorologische informatie

NB: Items die te vinden zijn in andere documentatie of die irrelevant zijn ten opzichte van de geplande vlucht mogen weggelaten worden.

Bijlage 3: Lidstaten JAA, Eurocontrol, ECAC en EU

JAA, ECAC, EU & Eurocontrol



* = Candidate Members

Bijlage 4: Schema vergelijking wettelijke verplichtingen met het handboek

JAR-OPS 3.	Titel	Te vinden in handboek:
001	Applicability	
	(a)	1. Preamble: 1 Introduction
	(b)	1. Preamble: 1 Introduction
002	Effectivity	1. Preamble: 1 Introduction
003	Compliance	1. Preamble: 1 Introduction
005	Terminology	1. Preamble: 7 Definitions
	(a)	Explanations and Definitions
	(b)	Explanations and Definitions
	(c)	Explanations and Definitions
	(d)	Explanations and Definitions
	(e)	Explanations and Definitions
	(f)	Explanations and Definitions
	(g)	Explanations and Definitions
	(h)	Explanations and Definitions
	(i)	Explanations and Definitions
	(j)	Explanations and Definitions
	(k)	Explanations and Definitions
	(l)	Explanations and Definitions
	(m)	Explanations and Definitions
	(n)	Explanations and Definitions
	(o)	Explanations and Definitions
	(p)	Explanations and Definitions
	(q)	Explanations and Definitions
	(r)	Explanations and Definitions
	(s)	Explanations and Definitions
	(t)	Explanations and Definitions
050	General	
	(a)	1. Preamble: 2 Contents of the MEL
	(b)	1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch
	(c)	1. Preamble: 2 Contents of the MEL, 3 Criteria for Dispatch, 4 Maintenance Action
	(d)	1. Preamble: 4 Maintenance Action
055	Types of Operations	
		1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch
060	Preparation of MEL	
	(a)	1. Preamble: 1 Introduction
	(b)	MMEL exists
	(c)	1. Preamble: 1 Introduction
	(d)	1. Preamble: 1 Introduction
065	Format of MEL	
	(a)	1. Preamble: 1 Introduction,

		2 Contents of the MEL, 3 Criteria for Dispatch, 4 Maintenance Action, 5 Rectification Intervals, 6 Rectification Intervals Extensions, 7. Definitions, 9 Operations Outside the Scope of the MEL
	(b)	1. Preamble: 1 Introduction
	(c)	1. Preamble: 1 Introduction
070	Multiple Unserviceabilities	1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch
075	Operational and Maintenance Procedures	
	(a)	1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch
	(b)	1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch
	(c)	1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch, 4. Maintenance Action
	(d)	1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch
	(e)	Amendment Procedure, 1. Preamble: 1 Introduction
	(f)	1. Preamble: 3 Criteria for Dispatch
080	Rectification Intervals	
	(a)	1. Preamble: 5 Rectification Intervals
	(b)	1. Preamble: 5 Rectification Intervals
	(c)	1. Preamble: 5 Rectification Intervals
	(i)	1. Preamble: 5 Rectification Intervals
	(ii)	1. Preamble: 5 Rectification Intervals
081	Rectification Interval Extension (RIE)	
	(a)	1. Preamble: 6 Rectification Intervals Extensions (RIE)
	(b)	1. Preamble: 6 RIE
	(c)	1. Preamble: 6 RIE
	(d)	1. Preamble: 6 RIE
085	MEL Approval	

		1. Preamble: 1 Introduction
090	Operations Outside the Scope of the MEL	
		1. Preamble: 9 Operations Outside the Scope of the MEL
	Does this MEL have any effect on any procedure in the CAME?	CAME

