

Aanbeveling 2010-2

Commissie: mr. E. Cremers - Hartman, voorzitter, prof. mr. W.H.A.C.M. Bouwens en drs. E.P. Harderwijk, leden van de Commissie Klachtenbehandeling Aanstellingskeuringen in tegenwoordigheid van mr. J. Jonkman, secretaris.

1 Het signaal

1.1 Op 15 september 2009 heeft een vakbond voor Nederlands cabinepersoneel (hierna: de vakbond) namens vier van haar leden een klacht ingediend bij de Commissie Klachtenbehandeling Aanstellingskeuringen (hierna: de Commissie). Nadien hebben nog twee leden zich bij de klacht aangesloten. Op grond van een wijziging van internationale regelgeving was de betreffende luchtvaartmaatschappij gehouden al het cabinepersoneel dat langer dan vijf jaar geleden een medische keuring had ondergaan, vóór 1 januari 2010 te herkeuren. De betreffende zes leden van de vakbond waren hierbij afgekeurd, vijf van deze personen wegens het hebben van diabetes en één persoon vanwege medicijngebruik tegen een verhoogd risico op trombose. De betreffende personen waren bekend bij de bedrijfsartsen van de luchtvaartmaatschappijen zijn nooit op hun aandoening aangesproken en hebben nooit een risico gevormd voor de vliegveiligheid. Sommigen hadden al vijftien jaar met de aandoening gevlogen.

1.2 De vakbond heeft aan de Commissie gevraagd een oordeel uit te spreken over de vraag of de luchtvaartmaatschappij voor de op grond van de EU.OPS 1.195-voorschriften verplicht gestelde herkeuring van het cabinepersoneel de ICAO klasse 2-keuringseisen mag hanteren terwijl deze eisen niet bestemd zijn voor cabinepersoneel maar voor het keuren van sportvliegers. De vakbond wenste meer in het bijzonder te vernemen of aldus niet méér getoetst wordt dan gezien de functie noodzakelijk is en of dit niet in strijd is met de Wet op de medische keuringen (hierna: WMK).

1.3 De betreffende zes leden van de vakbond hebben tevens gebruik gemaakt van de in de CAO Cabinepersoneel geboden mogelijkheid om een interne bezwaarprocedure te starten tegen het advies tot afkeuring van de keurend arts.

1.4 De bij de Commissie ingediende klacht had betrekking op verplichte medische keuringen tijdens het dienstverband. De Commissie is evenwel uitsluitend bevoegd te oordelen over aanstellingskeuringen in de zin van de WMK. Als zodanig worden slechts aangemerkt keuringen die plaatsvinden in verband met het aangaan of wijzigen van de arbeidsverhouding (artikel 4, eerste lid, WMK). Verplichte medische keuringen tijdens het dienstverband zijn geen aanstellingskeuringen in de zin van de WMK. De Commissie heeft zich daarom niet bevoegd verklaard ten aanzien van de ingediende klacht (Oordeel 2009-08).

1.5 Omdat uit de overgelegde stukken naar voren kwam dat genoemde keuringen ook worden uitgevoerd bij het aangaan van de arbeidsverhouding met cabinepersoneel en het hebben van bepaalde aandoeningen, zoals Diabetes Mellitus type 1, daarbij een absolute contra-indicatie vormt voor aanstelling, heeft de Commissie evenwel tevens besloten een eigen onderzoek in te stellen om te beoordelen of aldus door de werkgever en door de keurend arts wordt gehandeld in strijd met de voorschriften van de WMK.

2. De schriftelijke procedure

2.1 In het kader van het eigen onderzoek heeft de Commissie bij brief van 27 oktober 2009 de luchtvaartmaatschappij als werkgever en X, onderdeel van de arbodienst van de luchtvaartmaatschappij, als keuringsinstantie onder meer de volgende vragen voorgelegd:

- "In hoeverre gelden voor cabinepersoneel bijzondere eisen op het punt van medische geschiktheid?
- Op grond van de verkregen informatie gaat de CKA ervan uit dat de luchtvaartmaatschappij voor aanstellingskeuringen van cabinepersoneel de ICAO klasse 2-eisen als uitgangspunt neemt. Kunt u dit bevestigen?
- Zo ja, sinds wanneer worden deze ICAO klasse 2-eisen als uitgangspunt genomen?

- Zo ja, wat houden de ICAO klasse 2-eisen in concreto in voor aanstellingskeuringen voor cabinepersoneel, met andere woorden welke zijn de keuringsrichtlijnen voor dit personeel die hieruit voortvloeien?
- Zo ja, welke ruimte heeft de arbodienst/keurend arts om ten aanzien van het cabinepersoneel af te wijken van de ICAO klasse 2-eisen? Wat is de grondslag om wel of niet af te kunnen wijken?
- In hoeverre wijken de door de arbodienst/keurend artsen gehanteerde eisen af van de ICAO klasse 2-eisen?
- Zijn de gehanteerde keuringseisen toegesneden op de werkzaamheden van cabinepersoneel?
- In hoeverre vormt het hebben van diabetes type 1 een onoverkomelijk bezwaar tegen aanstelling van cabinepersoneel?"

Reactie arbodienst - onderdeel X

2.2 Bij brief van 8 december 2009 heeft arbodienst - onderdeel X er in de eerste plaats op gewezen dat het de veiligheidskeuringen voor cabinepersoneel uitvoert. De aanstellingskeuringen worden uitgevoerd door een andere afdeling van de arbodienst, Y. Beide afdelingen zijn onderdelen van de arbodienst van de luchtvaartmaatschappij. X wijst er verder op dat alvorens een operator iemand kan inzetten als cabin crew member deze persoon een initiële veiligheidskeuring dient te ondergaan. Dit is wettelijk verplicht sinds de invoering van de Joint Aviation Requirements-Operational Standards for Aeroplanes (JAR-OPS) in 1999. De Nederlandse Luchtvaartautoriteit, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie), accepteert de aanstellingskeuring zoals die bij cabinepersoneel wordt verricht, als initiële veiligheidskeuring. Aanstellingskeuringen worden als gevolg van de economische neergang al geruime tijd niet meer uitgevoerd. Indien de luchtvaartmaatschappij in de toekomst aanstellingskeuringen voor cabinepersoneel aanvraagt, dan zal Y echter dezelfde medische eisen hanteren als X bij veiligheidskeuringen van cabinepersoneel.

2.3 In antwoord op de door de CKA gestelde vragen geeft X aan dat voor de functie cabin crew member door de bedrijfsartsen van cabinepersoneel bijzondere functie-eisen zijn vastgesteld conform de Leidraad Aanstellingskeuringen. Dit zijn lopen (BFE 1), klauteren/klimmen (BFE 2), hurken/knielen (BFE 3), werken op of boven schouderhoogte (BFE 7), zien (BFE 8), horen (BFE 11) en verhoogde staat van waakzaamheid kunnen handhaven (BFE 15). Ook zijn aanvullende functie-eisen beschreven, namelijk het uitvoeren van flight-safety-taken, waarvoor naast verhoogde staat van waakzaamheid, bijvoorbeeld een normale spraak/stem nodig is; het verblijf wereldwijd in diverse klimaten; blootstelling aan onregelmatige werktijden en doorkruisen van tijdszones; blootstelling aan luchtdrukverschillen; werken in een bewegende werkomgeving met een lage luchtvochtigheid en lage zuurstofspanning.

2.4 Bij het verrichten van veiligheidskeuringen voor cabinepersoneel hanteert X de ICAO klasse 2-eisen op gezag van de Inspectie als nadere interpretatie van de minimale eisen, neergelegd in de EU-OPS. In dat verband verwijst X naar een brief van de Inspectie aan de houders van een Air Operator's Certificate d.d. 5 juni 2008 (VENW/IVW-2008/6318), waarin ten aanzien van de medische keuring van cabinepersoneel wordt opgemerkt dat toepassing kan worden gegeven aan AMC OPS 1.995(a)(2), opgenomen in deel 2 van JAR-OPS. X stelt voorts ruimte te hebben om af te wijken van de ICAO klasse 2-eisen als er naar de mening van de keuringsarts wordt voldaan aan de minimale eisen van de AMC.OPS 1.995(a)(2). Centraal hierbij staan de veiligheidstaken van de cabin crew member in relatie tot de eisen die dit aan de gezondheidstoestand van de cabin crew member stelt.

2.5 Volgens X voldoet een keurling met diabetes type 1 niet aan de bijzondere functie-eis die voor cabinepersoneel is vastgesteld, namelijk te allen tijde een verhoogde staat van waakzaamheid kunnen handhaven. Ter toelichting wijst X erop dat bij diabetes type 1 hypoglycemieën optreden waarmee sprake is van een risico op *sudden incapacitation* en onvermogen om cabinetaken uit te voeren. Volgens artikel 6.4.2.15 van de in het kader van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) overeengekomen Annex 6 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) is insulineafhankelijke diabetes een reden tot afkeuring. De kans op het optreden van hypo's wordt mede beïnvloed door de 'stresses of flight': verminderde zuurstofspanning, droge lucht, decompressie, luchtziekte, onregelmatige werktijden (met of zonder tijdsverschillen), jetlag, beperkte mogelijkheid tot even iets eten, zich terugtrekken, rusten of glucose zelftest, vooral in stressvolle situaties als incidenten aan boord, rescheduling, vertragingen.

Er bestaat een verhoogde kans op maagdarfstoornissen (acute diarree door E Coli, voedselvergiftiging), tropenziekten en infecties in het algemeen. Naast het risico van *sudden incapacitation* bestaat het risico op subtiele cognitieve stoornissen door hypoglycemie. Na herstel van een hypoglycemie bestaan er nog ten minste gedurende 30 minuten cognitieve functiestoornissen. In deze periode is sprake van onvermogen tot het uitvoeren van flight-safety-taken. Door relatief hoge bloedsuikerspiegels aan te houden, neemt de kans op hypoglycemie af. Vanwege de verhoogde kans op orgaanschade op de langere termijn is dit niet aan te raden. X merkt concluderend op dat sprake kan zijn van aantasting van de veiligheid en gezondheid van de keurling zelf en van derden (passagiers).

Reactie luchtvaartmaatschappij

2.6 Bij brief van 11 december 2009 wijst de luchtvaartmaatschappij in haar reactie op de vragen van de Commissie er op, dat de functie van cabin attendant voor een deel bestaat uit dienstverlenende taken (bijvoorbeeld service en sales activiteiten en inspelen op vragen en behoeften van passagiers) en voor een deel uit veiligheidstaken (bijvoorbeeld optreden bij dreigende incidenten en calamiteiten, toepassen van nood- en evacuatieprocedures, EHBO). Gelet daarop moeten aan de functie bijzondere eisen worden gesteld op het punt van de medische geschiktheid. Deze bijzondere functie-eisen zijn door de bedrijfsartsen van de arbodienst vastgesteld conform de Leidraad Aanstellingskeuringen.

2.7 De luchtvaartmaatschappij geeft tevens aan dat de veiligheidskeuringen worden uitgevoerd volgens de uit internationale wetgeving voortvloeiende verplichtingen, vastgelegd in EU OPS en AMC OPS 1.995(2)(a). Ter nadere invulling van AMC OPS 1.995(2)(a) wordt aangesloten bij de ICAO medische klasse 2-normen. Omtrent de aanstellingskeuringen wordt geantwoord dat deze voor de functie van cabin crew member bestaan uit het invullen van een gerichte vragenlijst en het testen van gehoor en visus. Er worden echter al geruime tijd geen aanstellingskeuringen van cabinepersoneel uitgevoerd en er bestaat nog geen duidelijkheid over eventuele wijzigingen in het beleid over aanstellingskeuringen als gevolg van de invoering van EU-OPS.

2.8 Voor een antwoord op de andere vragen verwijst de luchtvaartmaatschappij als regel naar de reactie van de arbodienst, waarmee klaarblijkelijk de eerder aangehaalde brief van X is bedoeld.

Vragen aan en reactie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat

2.9 Naar aanleiding van de reacties van de luchtvaartmaatschappij en X heeft de Commissie op 22 januari 2010 de Inspectie om een reactie verzocht. Aan de Inspectie werden onder meer de volgende vragen voorgelegd:

- “In hoeverre is IVW als nationale luchtvaartautoriteit, bij de beoordeling van de verlening van een Air Operator’s Certificate gebonden aan internationale en nationale voorschriften betreffende het medisch onderzoek van cabinepersoneel?
- Zijn de in de brief van 5 juni 2008 (VENW/IVW-2008/6318) genoemde AMC 1.995(a)(2) en de medische eisen behorende bij ICAO medische klasse 2 in dat kader dwingend of is het IVW toegestaan bij de vergunningverlening andere criteria aan te leggen?”

2.10 In haar brief van 4 maart 2010 refereert de Inspectie aan artikel 1.995(b) van de EU-OPS waarin is bepaald dat elke crew member: *‘has passed a medical examination or assessment at regular intervals as required by the authority as to check the medical fitness to discharge his/her duties.’* De Inspectie heeft aan de maatschappijen te kennen gegeven dat zij ten minste een assessment (vragenlijst) moeten laten invullen door hun cabinepersoneel en dat de eisen van ICAO klasse 2 uitgangspunt zouden kunnen zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de maatschappij om hun cabinepersoneel veilig te laten vliegen. ICAO klasse 2 is derhalve niet dwingend voorgeschreven. Het is volgens de Inspectie aan de maatschappijen om dit in te vullen.

2.11 De Commissie heeft de brief van de Inspectie op 18 maart 2010 voorgelegd aan de luchtvaartmaatschappij en de arbodienst met het verzoek daarop te reageren.

3. De adviezen van de bezwaarcommissie

3.1 De Commissie is geïnformeerd over de adviezen die de uit drie artsen bestaande bezwaarcommissie heeft uitgebracht in het kader van de interne bezwaarprocedure. De vakbond heeft de Commissie een drietal volledige adviezen toegezonden.

De luchtvaartmaatschappij heeft de Commissie een afschrift van de brief gezonden waarin deze aan de personen die bezwaar hebben gemaakt, mededeelt dat de luchtvaartmaatschappij het advies van de bezwaarcommissie overneemt en dat de betrokkene de oorspronkelijke functie weer kan vervullen.

3.2 Uit de overgelegde uitslagen op bezwaar van de bezwaarcommissie blijkt dat de kandidaten die als gevolg van het medical assessment niet bleken te voldoen aan de eisen vastgelegd in OPS 1.995(a)(2), door de bezwaarcommissie vanuit vliegveiligheidsoogpunt wel geschikt zijn geacht voor de functie van cabin attendant onder voorwaarden. Ook de cabin attendants die aanvankelijk ongeschikt waren bevonden wegens een verhoogd risico op incapacitatie door insulinegebruik, werden door de bezwaarcommissie naar aanleiding van de hoorzitting en nader verkregen informatie geschikt geacht onder voorwaarden omdat het risico op incapacitatie tijdens het uitvoeren van de functie binnen aanvaardbare grenzen ligt.

3.3. Betrokkenen dienen jaarlijks een herkeuring te ondergaan en tevens te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- De werknemer dient tijdens de vlucht een goed werkend apparaat voor meting van bloedsuiker in bezit te hebben;
- De werknemer dient voor en tijdens de vlucht de glucosewaarden te monitoren en vast te leggen in een logboek;
- De werknemer dient dit logboek te overleggen tijdens de keuring;
- De werknemer dient tijdens zijn werk altijd in het bezit te zijn van snelwerkende suikerpreparaten, die kunnen worden ingenomen bij dreigende hypoglycemie;
- De werknemer dient een belangrijke aanpassing van de medicatie te melden aan de bedrijfsarts; hij mag pas weer vliegen wanneer een stabiele situatie is bereikt;
- De werknemer dient ernstige hypo's te melden aan de bedrijfsarts; vliegen is dan pas weer mogelijk na toestemming van de bedrijfsarts;
- De werknemer dient ongevallen en incidenten te melden aan de bedrijfsarts, dit om te beoordelen of er een relatie is met de bloedsuikerwaarden;
- De werknemer dient jaarlijks vóór de datum van de herkeuring een afspraak te maken met de eigen bedrijfsarts voor evaluatie. Hiertoe dient hij een brief te overleggen waarin informatie staat van het afgelopen jaar over de volgende onderwerpen:
 - de insulinebehandeling, -soort en -dosering;
 - HbA1c-waarden;
 - glucosewaarden;
 - het voorkomen van een ernstige hypoglycemie, waarvoor hulp van derden nodig was;
 - toelichting op de risico's verbonden aan de aandoening en de behandeling;
 - schatting van het cardiovasculaire risico; informatie over orgaanschade door suikerziekte;
 - de mening van de specialist over de wijze waarop de werknemer een dreigende hypoglycemie herkent en coupeert.

4. De besluiten van de luchtvaartmaatschappij en de arbodienst-onderdeel X

4.1 De Commissie heeft op het verzoek om te reageren op de brief van de Inspectie een op 30 maart 2010 gedateerde reactie van X ontvangen. X geeft aan dat uit de brief van de Inspectie valt op te maken dat het is toegestaan conform de adviezen van de bezwaarcommissie te handelen en dat X het keuringsbeleid zal wijzigen conform deze adviezen. In de brief wordt tevens vermeld dat zij mede kan worden beschouwd als een reactie van Y, aangezien de aanstellingskeuringen voor cabin attendants inmiddels zijn ondergebracht bij X in plaats van bij Y.

4.2 De luchtvaartmaatschappij heeft gereageerd per brief van 22 april 2010. In deze brief benadrukt de luchtvaartmaatschappij dat er twee keuringen aan de orde zijn: de initiële veiligheidskeuring en de aanstellingskeuring. De initiële (en periodieke) veiligheidskeuringen zijn wettelijk verplicht en vinden plaats in het kader van de vliegveiligheid. Voorts erkent de luchtvaartmaatschappij dat ICAO medische klasse 2 niet dwingend is voorgeschreven, maar dat zij heeft gemeend er goed aan te doen in dezen het advies van de Inspectie te volgen, om ICAO Medische klasse 2 als toetsingskader te gebruiken. De Inspectie is immers de luchtvaartautoriteit in Nederland. Op basis van de uitspraken in de bezwaarzaken is het toetsingskader inmiddels verfijnd. Een en ander zal worden neergelegd in een protocol dat voortaan door de keuringsartsen zal worden gehanteerd bij de veiligheidskeuringen. Besloten is voor aanstellingskeuringen dezelfde eisen te gaan hanteren.

5. Aanbevelingen

5.1 De Commissie stelt voorop dat zij uitsluitend bevoegd is zich uit te laten over aanstellingskeuringen in de zin van de WMK. Het hiernavolgende heeft derhalve uitsluitend betrekking op de vragen over de gezondheidstoestand en het verrichten van medisch onderzoek in verband met het aangaan of wijzigen van een arbeidsverhouding (art. 1, onder a, van de WMK). Daaronder vallen niet periodieke veiligheidskeuringen tijdens het dienstverband, maar wel een initiële veiligheidskeuring indien aan een negatieve uitslag van een dergelijke keuring consequenties worden verbonden voor de aanstelling van de keurling. Ook deze initiële veiligheidskeuring zal derhalve moeten voldoen aan de bij of krachtens de WMK gestelde voorschriften.

5.2 Een aanstellingskeuring mag ingevolge artikel 4, eerste lid, van de WMK juncto artikel 3, eerste lid, van het Besluit Aanstellingskeuringen, alleen plaatsvinden, indien en voor zover aan de vervulling van de betreffende functie en de daarbij behorende taken bijzondere eisen op het punt van medische geschiktheid moeten worden gesteld, waaronder wordt begrepen de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de keurling en van derden bij de uitvoering van de desbetreffende arbeid, terwijl de risico's voor de gezondheid en veiligheid niet met gangbare maatregelen, overeenkomstig de stand der wetenschap en professionele dienstverlening, kunnen worden gereduceerd.

5.3 Voor de burgerluchtvaart geldt sinds 16 juli 2008 dat moet worden voldaan aan bijlage III bij EG-Verordening 3922/91 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PbEG L 373). In subdeel O van Bijlage III van de Verordening staan bepalingen voor cabinepersoneel, waartoe worden gerekend alle bemanningsleden, behalve cockpitpersoneel, die in het belang van de veiligheid van de passagiers taken in de cabine van het vliegtuig uitvoeren die hun door de exploitant of de gezagvoerder zijn opgedragen. Volgens het in dit subdeel opgenomen OPS 1.995 (b) dient de exploitant ervoor zorg te dragen dat elk lid van het cabinepersoneel: 'regelmatig het medisch onderzoek of de medische controle, als voorgeschreven door de autoriteit, heeft ondergaan om na te gaan of hij/zij medisch geschikt is voor zijn/haar taken'.

5.4 De Commissie is verder niet gebleken van dwingende voorschriften voortvloeiend uit het internationale recht ten aanzien van de inhoud van het medisch onderzoek en de eisen ten aanzien van de medische geschiktheid van cabinepersoneel. De Inspectie heeft de houders van een Air Operator's Certificate bij brief d.d. 5 juni 2008 (VENW/IVW-2008/6318) in overweging gegeven - en dus niet verplicht - ten aanzien van de medische keuring van cabinepersoneel toepassing te geven aan de medische eisen behorende bij ICAO medische klasse 2. Daarin wordt Diabetes Mellitus type 1 uitdrukkelijk genoemd als absolute contra-indicatie. Deze eisen zijn echter bedoeld voor cockpitpersoneel, en meer specifiek voor 'private pilots'. De werkzaamheden van cabinepersoneel wijken wezenlijk af van die van cockpitpersoneel. De ICAO klasse 2-voorschriften zijn daarom naar het oordeel van de Commissie niet zonder meer geschikt om te worden gebruikt bij cabinepersoneel.

5.5 Voor de functie cabin crew member dienen de bijzondere functie-eisen te worden gehanteerd die, conform de Leidraad Aanstellingskeuringen, zijn opgesteld door de bedrijfsartsen van cabinepersoneel. Daarin is onder meer neergelegd dat werknemers een verhoogde staat van waakzaamheid moeten kunnen handhaven (BFE 15).

Uit de toelichting op deze functie-eis in de Leidraad Aanstellingskeuringen blijkt ondermeer dat werknemers geen bewustzijnsdalingen of klachten hiervan mogen hebben. Ten aanzien van diabetes type 1 wordt daarbij opgemerkt: 'een goede instelling blijkend uit de HbA1c-waarde, zelfcontrole, ziekte-inzicht, hypo-herkenning en vaardigheid om de insulinedosering aan te passen'. Diabetes Mellitus type 1 vormt binnen dit kader derhalve geen absolute contra-indicatie voor de werkzaamheden van cabinepersoneel.

5.6 De Commissie heeft in eerdere oordelen ten aanzien van insuline afhankelijke diabetes en de functie die ter beoordeling stond, overwogen dat volgens huidige inzichten op individueel niveau moet worden gekeken naar de mate waarin de individuele keurling in staat is zich aan te passen (Oordeel 2005-04 en 2005-05). In de oordelen 2005-11 en 2005-12 heeft de Commissie twijfel uitgesproken over de toepasselijkheid van de internationale regelgeving voor cockpitpersoneel op het cabinepersoneel. Op grond van de informatie die toen ter beschikking stond, heeft de Commissie het aannemelijk gevonden dat cabinepersoneel volgens internationale voorschriften tevens inzetbaar moet zijn voor vliegfuncties en daarom moet voldoen aan de voor die functies geldende internationale regelgeving op grond waarvan diabetes type 1 reden is voor medische ongeschiktheid.

Thans constateert de Commissie dat die regelgeving niet dwingend is voorgeschreven voor cabinepersoneel en dat deze regelgeving niet zondermeer geschikt is om te worden gebruikt voor cabinepersoneel. De Commissie constateert dat de bezwaarcommissie de keurlingen op individueel niveau heeft beoordeeld, hetgeen - gezien het voorgaande - in overeenstemming moet worden geacht met de eisen die de WMK stelt. De Commissie acht de nadere voorwaarden die door de bezwaarcommissie zijn geformuleerd ten aanzien van werknemers met Diabetes Mellitus type 1 (zie overweging 3.3) in overeenstemming met de voorschriften van de WMK. Zij beveelt aan de individuele beoordeling en deze nadere voorwaarden niet alleen te hanteren bij de periodieke veiligheidskeuring, maar ook bij de aanstellingskeuringen die cabinepersoneel dienen te ondergaan.

5.7 Mede met het oog op het vastleggen van het herziene keuringsbeleid ten aanzien van het cabinepersoneel wijst de Commissie tevens op de te onderscheiden verantwoordelijkheden en bevoegdheden inzake de naleving van de WMK en het Besluit Aanstellingskeuringen met de daarbij behorende Nota van Toelichting (Staatsblad 2001, 597) van enerzijds de werkgever, tevens keuringvrager en anderzijds de gecertificeerde arbodienst danwel bedrijfsarts waarmee een contract is gesloten. Op grond van artikel 8, eerste lid, WMK en artikel 3, tweede lid, Besluit Aanstellingskeuringen dient de keuringvrager het volgende schriftelijk vast te leggen: het doel van de keuring, de bijzondere functie-eisen, de vragen welke ten aanzien van de gezondheid zullen worden gesteld en de medische onderzoeken welke mogen worden verricht. De keuringvrager legt dit schriftelijk vast nadat de arbodienst schriftelijk advies heeft uitgebracht over de rechtmatigheid van de keuring. De Commissie beveelt de luchtvaartmaatschappij en de arbodienst aan hierbij gebruik te maken van de toetsingscriteria die de Commissie hiervoor heeft opgesteld en welke zijn ontleend aan genoemde wet- en regelgeving.

De voorzitter

De secretaris

mw. mr. E. Cremers - Hartman

mw. mr. J. Jonkman

Den Haag, 2 augustus 2010