



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Directie Luchtvaartinspectie

Ministry of Transport and Public Works
The Netherlands Department of Civil Aviation
Aeronautical Inspection Directorate

TO

Name : Afd. Voorlichting en de DG-RLD
Department :
Fax :
Telephone :
Your ref. :
Copy to :

FROM

Name : Henk N. Wolleswinkel
Department : Aeronautical Inspection
Fax : +31 2503 24120
Telephone : +31 2503 63215
Date : 10-11-1992
Our ref. : LI/DIR-92-226

first page of 8 pages

SUBJECT :

MESSAGE :

Hierbij een korte inhoudelijke reactie mijnerzijds op het NRC artikel van zaterdag j.l.

Ik heb er geen zicht op hoe deze informatie het beste aan de NRC kan worden aangeboden. Misschien kan Voorlichting één en ander aan de NRC ter publicatie toezenden. Een andere mogelijkheid is dit bericht ook aan het ANP te sturen.

Henk N. Wolleswinkel

if you do not receive all pages, please call +31 2503 63216

Postadres postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
Bezoekadres Saturnusstraat 71

Telefoon 02503-63131
Telefax 02503-40741
Telex 74592 rldli nl.

Ongevallen zonder pottenkijkers

Het bepaald niet welwillende artikel in de NRC van 7 november vraagt om een korte reactie.

1. Dat van de heer Wolleswinkel geen eenvoudig curriculum vitae zou bestaan is onjuist. In Wie is Wie van 1988 op pagina 1365 is één en ander voldoende uitvoerig beschreven.
2. De gewezen luchtvaartpionier J. Block, in het bewuste artikel genoemd, schrijft voor in zijn boek dat hij de heer Wolleswinkel toezond: "Voor Henk, die zoveel in dit verhaal zal herkennen. Mijn dank voor de strikte wijze waarop je de veiligheid altijd hebt gewaarborgd maar ook voor het begrip dat ik als luchtvaartman altijd van je mocht ervaren". Een copie is bijgevoegd.
3. Het in het artikel genoemde "herenackoord" is een doodgewone regeling tussen RLD en KLM. De regeling is aan de hand van ervaringen een aantal malen bijgesteld, het laatst in 1981. Een copie van de regeling, die in de praktijk goed blijkt te werken, is bijgevoegd.
4. Bij het beoordelen van de regeling dient beseft te worden dat het primaire doel van het onderzoek is het vaststellen van de oorzaak en het nemen van maatregelen om herhaling te voorkomen en met name ook om er voor te zorgen dat bij een eventuele herhaling het incident mogelijk in een ongeval zou eindigen. In de Luchtvaartongevallenwet is uitdrukkelijk vastgelegd dat het traject van onderzoek van de vooronderzoeker een ander is dan een eventueel justitieel onderzoek.
5. De gedachte achter de regeling is dat maatschappijen die daarvoor toegerust zijn beter in staat zijn een incidentenonderzoek uit te voeren dan een externe instantie. Het onderzoek kan in een veel breder kader geplaatst worden waarbij ook ervaringen in het verleden in de beoordeling betrokken kunnen worden en ook bij de correctieve maatregelen een rol kunnen spelen. Dat dit geen theorie is, is in het verleden meermalen gebleken.
6. De regeling is zo opgezet dat de RLD op ieder gewenst moment het onderzoek kan overnemen indien daartoe aanleiding bestaat. Het zo veel mogelijk delegeren aan het bedrijfsleven van uitvoerende taken, ook op het gebied van de kwaliteitszorg, en op de uitvoering daarvan toezicht houden, past geheel in de veiligheidsfilosofie van de RLD. Deze filosofie wordt, ook mondiaal gezien, steeds meer aangehangen.
7. Het is al vele jaren gebruikelijk dat de belangrijkste incident rapporten aan de Raad voor de Luchtvaart worden toegezonden. Tegenwoordig worden alle incidentmeldingen aan de Raad voor de Luchtvaart ter hand gesteld. Als de Raad in een concreet geval een vooronderzoek wenst kan zij daar altijd nog toe besluiten. Tot op heden is dat niet gebeurd.

8. Het incident met de DC-10 in Panama was volgens Annex 13 van het verdrag van Chicago qua onderzoek de verantwoordelijkheid van de Panamese autoriteiten, zoals de Nederlandse autoriteiten verantwoordelijk zijn voor het onderzoeken van het El Al ongeval en de Amerikaanse autoriteiten voor de als ongeval aangemerkte gebeurtenis met een Boeing 747 bij Anchorage waarbij 4 motoren uitvielen als gevolg van het vliegen door een lava as wolk. Deze voorbeelden zijn met vele andere aan te vullen.
Dat de Panamese autoriteiten het voorval met de DC-10 als incident hebben aangemerkt kan, gezien de schade, vraagtekens oproepen. Omdat Panama in 1983 niet direct een prettig land was om mee samen te werken heeft de RLD deze beslissing niet aangevochten. Gekozen is voor een intensief begeleid KLM onderzoek dat geleid heeft tot een zeer uitvoerig en alleszins bevredigend rapport waarbij de lessen die te leren waren ook geleerd zijn.
9. De F27, die als blikvanger het onderhavige artikel siert, was slechts licht beschadigd. Vliegtuigen worden ontworpen om in geval van storing aan het onderstel op een z.g.n. crash beam terecht te komen waardoor de secundaire schade beperkt blijft. Dit soort incidenten is niet echt zeldzaam en loopt vrijwel zonder uitzondering goed af.
10. Het vermelde incident met de 747 is er ook één waarvan er dertien in een dozijn gaan. Bij het ontwerpen van het vliegtuig is er rekening mee gehouden dat de staart de baan kan raken. Gebeurt dit een enkele keer dan blijft de schade beperkt. Ook dit incident is bevredigend geanalyseerd en heeft geleid tot maatregelen die er op gericht zijn herhaling te voorkomen.

Uit het voorafgaande moge voldoende duidelijk geworden zijn dat het NRC artikel van 7 november over de RLD moeilijk kan worden toegeschreven aan een drang tot objectieve berichtgeving. Het gaat te ver om op alle onjuistheden en tendentieuze berichten in te gaan. Op één punt wil ik echter nog ingaan. De NRC stuurt donderdag 5 november 20 heel gedetailleerde vragen over incidenten van 10 jaar geleden en regelingen van 30 jaar geleden met het verzoek ze voor vrijdag te beantwoorden. Het is niet fatsoenlijk om dan te schrijven dat de RLD niet in staat was in te gaan op vragen betreffende de hierboven beschreven feiten.

Van een kwaliteitskrant die de NRC wil zijn verwacht ik dat ze het artikel van 7 november rectificeert door tenminste de in het voorafgaande genoemde objectieve feiten te publiceren.

John Block

Mijn verhaal

OPGETEKEND DOOR MAARTEN WESTERMANN

Voor Henk,
die zoveel in dit verhaal
zal herkennen.
Mijn dank voor de strikte
wijze waarop je de veiligheid
altijd hebt gewaarborgd,
maar ook voor het besef
dat ik als luchtvaartman
altijd van je mocht ervaren!

John

23 oktober 1992

1992
UITGEVERIJ BALANS

REGELING MELDING EN ONDERZOEK VAN VOORVALLEN BIJ
KLM, NLM CITYHOPPER, KLM HELICOPTERS EN KLM AEROCARTO

Voor de toepassing van deze regeling worden voorvallen onderscheiden in technische (inclusief onderhouds) en operationele (inclusief vlieg-technische) voorvallen. Het zal echter niet altijd mogelijk zijn een voorval als zuiver technisch of operationeel te beschouwen of te behandelen. In zulke gevallen zal de onderstaande regeling in overleg tussen de betrokken maatschappijen en de Directie Luchtvaartinspectie van de RLD worden toegepast.

1. Melding aan de RLD

- De volgende wettelijke bepalingen zijn van toepassing:
- ✓ a. Regeling Toezicht Luchtvaart artikel 77, 1e lid, onder b en artikel 112.
 - ✓ b. Beschikking van 15 november 1963, nr. LI/15735/Rijksluchtvaartdienst (2077b).
 - c. Beschikking van 9 januari 1973, nr. LI/L-20120 (2093b) (artikel 24 en 30).
 - d. Regeling Toezicht Luchtvaart, artikel 98, 2e lid.

1.1. Technische Voorvallen

1.1.1. KLM

- a. Onregelmatigheden in de vluchtuitvoering als gevolg van technische moeilijkheden moeten overeenkomstig artikel 2 van de beschikking 2077b per Dagelijks Overzicht Storingen door de Afdeling Vliegtuigonderhoud van de KLM worden gemeld aan de Afdeling Inspectie Materieel van de Directie Luchtvaartinspectie.
- b. Voorvallen (gebeurtenissen van ernstige aard) tijdens de vluchtuitvoering dienen zo snel mogelijk door de Afdeling Maintenance Control van de KLM aan de afdeling Inspectie Materieel van de Directie Luchtvaartinspectie te worden gemeld.
- c. Voorvallen (gebeurtenissen van ernstige aard) die tijdens onderhoudswerkzaamheden worden geconstateerd moeten door de Afdeling Inspectie en Kwaliteit van de KLM worden gemeld aan de Afdeling Inspectie Materieel van de Directie Luchtvaartinspectie.
- d. Het Hoofd Afdeling Inspectie en Kwaliteit van de Technische Dienst van de KLM is in alle gevallen verantwoordelijk voor de vervolgacties overeenkomstig de beschikkingen 2077b en 2093b.

1.1.2. NLM Cityhopper

Met betrekking tot de vluchtuitvoering met Fokker F-27 vliegtuigen is het onder 1.1.1. gestelde eveneens van toepassing. Met betrekking tot de vluchtuitvoering met Fokker F-28 vliegtuigen is Martinair verantwoordelijk voor de eerste melding en de vervolgactie als bedoeld in 1.1.1.a, b en d. Melding en vervolgactie geschieden door tussenkomst van het Hoofd Technische Dienst van de NLM.

1.1.3. KLM Helicopters

De onder 1.1.1. genoemde procedure is van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat de meldingen dienen te geschieden door of namens het Hoofd Technische Dienst van KLM Helicopters en Hoofd Inspectie en Kwaliteit van KLM Helicopters verantwoordelijk is voor de vervolgacties.

1.1.4. KLM Aerocarto

Onregelmatigheden in de vluchtuitvoering als gevolg van technische moeilijkheden worden in het journaal vastgelegd.

1.2. Operationele Voorvallen

1.2.1. KLM

Operationele voorvallen moeten per "trip report" als onderdeel van het journaal zo snel mogelijk en in ieder geval binnen enkele dagen ter kennis van de Afdeling Vliegzaam van de Directie Luchtvaartinspectie worden gebracht. Voorvallen waarbij de vliegveiligheid in gevaar is gebracht moeten door of namens Hoofd Vliegveiligheid KLM zo spoedig mogelijk, bij voorkeur telefonisch, aan de Directeur Luchtvaartinspectie van de RLD worden gemeld. Het Hoofd Afdeling Vliegveiligheid van de KLM is tevens verantwoordelijk voor vervolgactie.

1.2.2. NLM Cityhopper

Operationele voorvallen moeten per "trip report" als onderdeel van het journaal zo snel mogelijk en in ieder geval binnen enkele dagen ter kennis van de Afdeling Vliegzaam van de Directie Luchtvaartinspectie worden gebracht. Voorvallen waarbij de vliegveiligheid in gevaar is gebracht, moeten door of namens het Hoofd Vliegdiens NLM zo spoedig mogelijk, bij voorkeur telefonisch aan de Directeur Luchtvaartinspectie van de RLD worden gemeld. Het Hoofd Vliegdiens van NLM is tevens verantwoordelijk voor vervolgactie.

1.2.3. KLM Helicopters

Operationele voorvallen moeten per "trip report" zo snel mogelijk en in ieder geval binnen enkele dagen als onderdeel van het journaal, ter kennis van de Afdeling Vlieg-zaken van de Directie Luchtvaartinspectie worden gebracht. Voorvallen waarbij de vliegveiligheid in gevaar is ge-bracht, moeten door of namens het Hoofd Vliegdiens van KLM Helicopters zo spoedig mogelijk, bij voorkeur tele-fonisch, aan de Directeur Luchtvaartinspectie worden ge-meld.

De vervolgactie wordt verzorgd door of namens het Hoofd ~~Engineering, Research and Development van KLM Helicopters.~~
VLEGGDIENST VAN KLM HELICOPTERS

1.2.4. KLM Aerocarto

Operationele voorvallen moeten in het journaal worden vast-gelegd. Operationele voorvallen waarbij de vliegveiligheid in gevaar is gebracht, moeten door of namens het Hoofd Opna-mediens van KLM Aerocarto zo spoedig mogelijk, bij voor-keur telefonisch, aan de Directeur Luchtvaartinspectie van de RLD worden gemeld. Het Hoofd Opnamediens van KLM Aero-carto is tevens verantwoordelijk voor de vervolgactie

2. Onderzoek

Indien de Directeur Luchtvaartinspectie een nader onderzoek wenst naar de oorzaak van een voorval als bedoeld in de aanhef van deze regeling, is de volgende procedure van toepassing.

- 2.1. De Directeur Luchtvaartinspectie beslist of het eerste oriënterende onderzoek al of niet zal worden uitgevoerd door en onder verant-woordelijkheid van de RLD, rekening houdend met de bij de melding verstrekte gegevens, de aard van het voorval en de omstandigheden waaronder één en ander zich voordeed. Wordt een RLD onderzoek verricht, dan zal dit als regel geschieden onder leiding van het Hoofd Bureau Vooronderzoek Ongevallen (BVO) van de Directie Luchtvaartinspectie. Het Hoofd BVO verzorgt in dat geval het eventueel noodzakelijke contact met andere bij het voorval en het onderzoek daarvan betrok-ken autoriteiten.
- 2.2. Het onder 2.1. genoemde oriënterend RLD onderzoek vindt plaats in samenwerking met de Onderzoek Commissie van de betrokken maatschap-pij welke als regel onder leiding staat van het Hoofd Afdeling Vliegveiligheid van de KLM. De Maatschappij Commissie treedt in deze gevallen op als waarnemer bij het oriënterend RLD onderzoek.
- 2.3. De Directeur Luchtvaartinspectie van de RLD bepaalt op grond van de informatie verkregen uit het oriënterend onderzoek of het voorval als incident of als ongeval zal worden behandeld, rekening houdende met de ernst en de aard van het voorval, plaatselijke omstandigheden, houding van de plaatselijke autoriteiten, e.d.

- 2.4. Wordt een voorval als ongeval beschouwd, dan wordt het overeenkomstig de luchtvaartrampenwet en regeling vooronderzoek luchtvaartongevallen behandeld.
- 2.5. Wordt een voorval als incident beschouwd, hetzij op grond van een krachtens 2.1. genomen beslissing, hetzij op grond van de resultaten van het oriënterend RLD onderzoek, dan zal het onderzoek door een Maatschappij Onderzoek Commissie worden verricht. Dit besluit is bindend en kan niet worden herroepen, tenzij naderhand blijkt dat het besluit naar het oordeel van de Directeur Luchtvaartinspectie genomen werd op grond van duidelijk aantoonbare onjuiste en/of onvolledige inlichtingen.
- 2.6. De Directeur Luchtvaartinspectie kan bepalen dat met betrekking tot de technische aspecten van het in 2.5. genoemde onderzoek bij dit onderzoek één of meer ambtenaren van zijn directie zullen worden betrokken.
Deze ambtenaren maken geen deel uit van de in te stellen Maatschappij Onderzoek Commissie. Op verzoek van de bedoelde ambtenaren dient te allen tijde inzage te worden verleend in de uit het onderzoek verkregen technische gegevens.
- 2.7. Afhankelijk van de maatschappij waartoe het vliegtuig behoort geschiedt de samenstelling van de Commissie onder de verantwoordelijkheid van het Hoofd Vliegdiens KLM, resp. Algemeen Bedrijfs ~~Leider~~ KLM Helicopters, Hoofd Vliegdiens NLM of Hoofd Opnamedienst van KLM Aerocarto.

HOOFD
VLIEGDIENTS

Indien bij het incident ook technische aspecten een rol hebben gespeeld of kunnen hebben gespeeld, zal tevens overleg worden gepleegd met het Hoofd Technische Dienst van de KLM inzake de samenstelling van de Commissie. Als regel zal in dergelijke gevallen het Hoofd Afdeling Inspectie en Kwaliteit de Technische Dienst in de Commissie vertegenwoordigen.

De leden van de Onderzoek Commissie worden aangewezen in overleg met het Hoofd Afdeling Vliegveiligheid van de KLM.
Het Maatschappij Onderzoek van een incident wordt verricht onder leiding van het Hoofd Afdeling Vliegveiligheid van de KLM.

- 2.8. Omtrent het onderzoek van een incident door de Maatschappij Commissie brengt het Hoofd Afdeling Vliegveiligheid van de KLM rapport uit aan:
 - de Directie van de KLM, en
 - de Directie van de Maatschappij waartoe het betrokken vliegtuig behoort, en
 - de Directeur Luchtvaartinspectie.

Dit rapport moet zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk twee maanden na de datum van het incident bij de Directeur Luchtvaartinspectie en de betrokken maatschappij-directies worden ingediend, tenzij een andere termijn is vastgesteld.

Tussentijds rapport aan de Directeur Luchtvaartinspectie omtrent het onderzoek door de Maatschappij Commissie wordt uitgebracht, indien de Directeur Luchtvaartinspectie daartoe de wens te kennen geeft, dan wel indien het Hoofd Afdeling Vliegveiligheid van de KLM dit wenselijk acht.

Een dergelijk intern rapport kan naar omstandigheden mondeling dan wel schriftelijk worden uitgebracht.