

Werkafspraken
tussen
de Raad voor de Luchtvaart en de RLD

Uitgangspunten

- Het is het belang van de Raad, de RLD, en de gehele luchtvaart dat ongevallen en incidenten snel, efficiënt en grondig worden onderzocht.
- Veelal kan met het nemen van corrigerende maatregelen niet gewacht worden tot een onderzoek volledig is afgesloten en de oorzaak officieel is vastgesteld. Een continue uitwisseling van gegevens tussen de Raad en de RLD is derhalve essentieel en dient te zijn gewaarborgd.
- Het is in de Nederlandse situatie met een beperkt voorkomen van ongevallen en gevaarlijke incidenten met verkeersvliegtuigen niet mogelijk het Bureau Vooronderzoeken en Incidenten zo te bemannen dat dit Bureau geheel zelfstandig alle soorten ongevallen kan behandelen. Als daartoe de noodzaak aanwezig is dient de RLD aan onderzoeken die onder verantwoordelijkheid van de Raad worden uitgevoerd de daarvoor benodigde assistentie te verlenen voor zover dat binnen redelijke grenzen mogelijk is.
- Ten einde de Raad een zo breed mogelijke ervaringsbasis te geven en de kwaliteit van de Nederlandse bijdrage aan onderzoeken van ongevallen met Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen in het buitenland zo goed mogelijk te doen zijn zal de RLD zijn communicatie met de betrokken buitenlandse onderzoeksinstanties met de Raad afstemmen voor zover dit praktisch mogelijk is.

Werkwijze

De werkwijze zal sterk afhankelijk zijn van de aard van het ongeval of incident. Veelal zal naar bevind van zaken en in goed overleg gehandeld dienen te worden. Als basis principes kunnen de volgende grote lijnen worden aangegeven.

- a. Bij kleinere ongevallen die onder verantwoordelijkheid van de Raad worden onderzocht en waarbij technische assistentie van de zijde van de RLD gewenst is, neemt de vooronderzoeker contact op met de directeur Luchtvaartinspectie ten einde in goed overleg de wensen van vooronderzoeker zo goed mogelijk te accommoderen. De RLD zal aan de wensen van de vooronderzoeker de grootst mogelijke prioriteit verlenen.
- b. Bij een groot ongeval gelden in principe dezelfde afspraken. De ervaring leert dat in dergelijke gevallen vaak snel geïmproviseerd moet worden. Als dit het geval lijkt te zijn zal de RLD zo goed mogelijk anticiperen op mogelijke verzoeken om bijstand van de vooronderzoeker. Zodra daar gelegenheid voor is kunnen dan vervolgens de zaken zonodig bijgesteld worden en meer definitieve werkafspraken gemaakt worden die, waar nodig, vervolgens kunnen worden geformaliseerd. De uiteindelijke verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de Raad en haar vooronderzoeker.

Het is denkbaar dat in voorkomende gevallen de assistentie van de RLD verder gaat dan het beschikbaar stellen van technisch-operationele expertise en de RLD op verzoek van de vooronderzoeker ook een deel van de managementverantwoordelijkheid voor zijn rekening neemt.

- c. Bij ongevallen met Nederlandse vliegtuigen in het buitenland waarbij de autoriteiten in het betrokken land verantwoordelijk zijn voor het onderzoek en de autoriteiten van het land van registratie primair aan het onderzoek deelnemen om dit zo goed mogelijk te faciliteren en het onwaarschijnlijk is dat, gezien Annex 13, de Raad daar zelf een onderzoek naar zal instellen, zal als regel een ambtenaar van BVOI al dan niet vergezeld van RLD ambtenaren die voor het onderzoek relevante kennis en bekwaamheden bezitten als "accredited representative" namens de Nederlandse overheid optreden en hierover rapporteren aan de Minister, in casu de RLD.
- In dit soort gevallen moeten vaak zeer snelle beslissingen worden genomen ten einde zeker te stellen dat de Nederlandse vertegenwoordiger door voldoende deskundigen wordt bijgestaan. Het is de verantwoordelijkheid van de RLD dit te organiseren en er voor te zorgen dat een adequate bijdrage aan het onderzoek geleverd wordt. Middels tussenrapportages zal de Raad regelmatig over het verloop van het onderzoek worden geïnformeerd, ten einde de Minister tijdig en adequaat te kunnen adviseren. Het voorlopige eindrapport van de buitenlandse onderzoeksautoriteit zal voor advies aan de Raad worden gezonden. Bij het vaststellen van de Nederlandse reactie zal dit advies mede in beschouwing genomen worden.
- d. Voor grote incidenten in of boven Nederland waar de Raad een onderzoek naar instelt gelden in principe de onder b genoemde werkafspraken.
- Voor grote incidenten met Nederlandse verkeersvliegtuigen buiten Nederland bestaat al enkele tientallen jaren een regeling met de KLM die er op neer komt dat de maatschappij in eerste instantie zelf een onderzoek instelt en daarover uitvoerig gedocumenteerd aan de directeur Luchtvaartinspectie rapporteert. Sinds ongeveer 10 jaar is het gebruikelijk dat dit rapport vervolgens aan de Raad aangeboden wordt. Hoewel deze regeling op bepaalde punten nog wel voor verbetering vatbaar is lijkt het vooralsnog verstandig deze praktijk tot nader order te continueren en ook van toepassing te verklaren op die incidenten waar de Raad krachtens de Luchtvaartongevallenwet zelf een onderzoek naar moet instellen. Om de verantwoordelijkheid van de Raad in deze beter zichtbaar te maken zal over de voortgang van het onderzoek regelmatig gerapporteerd worden. De regeling met de KLM zal op dit punt moeten worden aangepast. Voorts kan worden overwogen of met andere grote luchtvaartmaatschappijen, die hiervoor voldoende geëquipeerd zijn, soortgelijke regelingen gemaakt kunnen worden. Eén en ander laat de bevoegdheid van de Raad om zelf een onderzoek in te stellen uiteraard onverlet.

Financiën

Het jaarbudget benodigd voor vooronderzoeken is niet te begroten. Op de RLD-begroting worden deze als p.m. post aangemerkt. Zoals tot op heden steeds gebruikelijk was zal ook in de toekomst de RLD er in voorkomende gevallen zorg voor dragen dat de benodigde gelden voor het vooronderzoek beschikbaar komen.

Bij uitgaven tot f 50.000,- heeft de vooronderzoeker mandaat om verplichtingen aan te gaan. Worden de kosten per deelproject zoals zoekacties of opdrachten aan het NLR, hoger geschat dan dient vooraf overleg met de RLD plaats te vinden indien deze kosten niet op anderen verhaald kunnen worden.

Kosten die direct betrekking hebben op het functioneren van de Raad zoals vergoedingen, zittingskosten en kosten voor publikatie worden bij de RLD in Den Haag gedeclareerd. De personele en materiële kosten voor het Bureau VoorOnderzoek en Incidenten komen met inbegrip van de kosten van ongeval-
lenonderzoek ten laste van de RLD in Hoofddorp.

Tenslotte

Omdat met het regime van de Luchtvaartongevallenwet nog nauwelijks ervaring is opgedaan wordt afgesproken deze werkafspraken over twee jaar te evalueren en waar nodig bij te stellen.