

OVERZICHT UITVOERING ONDERZOEK ELAL ONGEVAL BIJLMERMEER
(Voornamelijk ten aanzien van de vrachtdocumentatie)

INLEIDING

Het ongeval met de ELAL Boeing 747 vond plaats op 4 oktober 1992 om 18:36 uur Nederlandse Tijd (NT).

Het toenmalige Hoofd van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI) (F.A. van Reijssen), werd door de Luchtvaartpolitie gealarmeerd. Hij lichtte de overige medewerkers van het Bureau in en allen begaven zich naar het bureau te Hoofddorp. (F.A. van Reijssen, F.J. Erhart, K.E. Beumkes en L. Groen in 't Woud)

Het Bureau werd onder leiding van één van de medewerkers van het BVOI ingericht als coördinatiecentrum en was vanaf ca 19.30 NT bereikbaar (K.E. Beumkes). Om 20:30 NT werd een functionaris van de Luchtvaartpolitie als coördinator met de Luchtvaartpolitie aan het centrum toegevoegd (J. de Rooy). De Raad voor de Luchtvaart, de Directeur Generaal Rijksluchtvaartdienst, Directeur Luchtvaart Inspectie (als Vooronderzoeker) en de Directie Voorlichting werden ingelicht. De Amerikaanse onderzoeksinstantie National Transportation Safety Board (NTSB) werd ingelicht. Nadat op het bureau de eerste organisatorische regelingen voor het onderzoek waren getroffen begaven twee onderzoekers van het BVOI zich om ca 20.30 NT per heli-copter van de Luchtvaartpolitie ter plaatse van het ongeval (van Reijssen en Erhart).

WETTELIJKE BASIS

Ten tijde van het ongeval met de ELAL Boeing waren voor het ongevallenonderzoek onder meer van kracht de Luchtvaart Rampenwet en ICAO Annex 13. De toenmalige Directeur Luchtvaartinspectie fungeerde reeds als Vooronderzoeker. Aangezien de Luchtvaart Ongevallenwet (LVOW) eind januari 1993 van kracht zou worden, besliste de Raad voor de Luchtvaart dat het onderhavige ongeval in de geest van de nieuwe wet zou worden afgehandeld, alsmede dat de reeds fungerende Vooronderzoeker zou worden gehandhaafd.

Het doel van het onderzoek van de Raad is het vaststellen van de oorzaken of vermoedelijke oorzaken van een ongeval of incident, en waar nodig het op grond hiervan aanbevelingen doen in het belang van de vliegveiligheid. Zowel de LVOW als ICAO Annex 13 zijn kleurloos ten aanzien van de schuldvraag. Annex 13 stelt dat het enige doel van het onderzoek van een ongeval of incident moet zijn: Het voorkomen van ongevallen en incidenten. Het is niet het doel van deze activiteit om schuld of aansprakelijkheid toe te wijzen.

UITVOERING VAN HET ONDERZOEK

N.B. Het navolgende behandelt voornamelijk de acties ten aanzien van het in beslag nemen van de voor het ongevalsonderzoek benodigde documentatie van het ELAL vliegtuig.

Teneinde te kunnen bepalen of de aard van de vracht risico's kan inhouden voor de reddingswerkers danwel kan hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval, dient inzicht te worden verkregen in de aard van de vracht. Tevens dienen gegevens te worden verkregen over het gewicht van de vracht en de belading van het vliegtuig. De ICAO voorschriften verplichten de bevrachter om een lijst van de gevaarlijke stoffen en bijzondere lading op te stellen, de "Special Load Notification To Captain" (NOTOC). Het ICAO Aircraft Accident Investigation Manual noemt specifiek het nagaan of radio-actieve isotopen of overige radio-actief materialen in de lading aanwezig zijn (Bijlage 1). Derhalve werd in de avond van 4 oktober op verzoek van het BVOI, door de Luchtvaartpolitie (D. Nix) bij de vertegenwoordiger van ELAL te Schiphol de volgende hiervoor bestemde documenten in beslag genomen:

1. De NOTOC voor het traject New York Schiphol en van het traject Schiphol-Tel Aviv;
2. De hierbij behorende Shippers Declarations for Dangerous Goods;
3. Het Cargo Manifest, eveneens van beide trajecten;
4. De aanwezige Airwaybills;
5. De Loading Instruction;
6. De brandstof tankbon;
7. Het Load Distribution and Limitations Summary;
8. De Balance Chart;
9. De Flight Performance Log.

N.B. Zie bijlage 2 voor nadere uitleg van deze documenten en een specificatie hiervan.

Deze documenten werden door het BVOI ter beschikking gesteld van de Afdeling Vliegtechnische Zaken (VTZ) van de RLD, die assisteerde bij het onderzoek ten aanzien van de gevaarlijke stoffen aan boord (R. Visser, M. Verstappen).

De NOTOC, waarin een opsomming wordt gegeven van de aard en hoeveelheid van de gevaarlijke lading aan boord, werd in de avond van 4 oktober 1992 telefonisch doorgesproken met een medewerker van Dangerous Goods Management Support (H.N. van der Maat).

Op grond hiervan werd door deze medewerker de voorlopige conclusie getrokken, dat er geen direct gevaar voor de omgeving aanwezig was. Deze mededeling werd door tussenkomst van de Luchtvaartpolitie direct doorgegeven aan de coordinator van de reddingsdiensten ter plaatse van het ongeval.

Vanaf 08:00 NT in de morgen van 5 oktober 1992 heeft deze medewerker van DGM Support in samenwerking met de Afdeling VTZ, te Hoofddorp de in beslag genomen vrachtdocumentatie nader onderzocht en heeft een rapport opgesteld betreffende de inhoud en hoeveelheid van deze gevaarlijke lading. Zie Bijlage 3.

De Afdeling VTZ heeft aan de hand van de bovengenoemde documenten, de beladingsberekening van het vliegtuig nagerekend en vastgesteld dat het vliegtuig binnen de grenzen van zowel maximaal toegestane startgewicht als van zwaartepunt was beladen.

Aan de hand van de feitelijke gegevens uit het onderzoek kon worden vastgesteld dat de oorzaak van het ongeval niet was gelegen in de aard van de meegevoerde lading.

Hiermee was feitelijk de bemoeienis van het BVOI met de vrachtdocumenten afgelopen.

Het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart inzake het ELAL ongeval werd in februari 1994 gepubliceerd.

NADERE ACTIES M.B.T. DE VRACHTDOCUMENTEN

N.B. Aangezien het BVOI destijds als Stafbureau ressorteerde onder de Rijksluchtvaartdienst, Directie Luchtvaart Inspectie, werd het bureau mede ingezet bij de verdere nasleep van de vragen over de vracht en de vrachtbrieven van het ELAL vliegtuig.

Tijdens de bergingswerkzaamheden werd door een omwonende in het wrakgebied een stuk van een Airwaybill gevonden, vermeldend: "Military Ordin. Eqp.", vrij vertaald: "Uitrusting voor militair geschut". Deze vrachtbrief kwam niet voor in de lijst van de lading gevaarlijke stoffen.

Aangezien dit onderwerp op 18 oktober 1992 breeduit in de media werd uitgezonden, werd door de Vooronderzoeker besloten het onderzoek hiernaar te delegeren aan de Luchtvaartpolitie. Deze laatste nam contact op met de Economische Controle Dienst (ECD) met het verzoek een onderzoek in te stellen naar de aard van deze vracht. De ECD ontving desgevraagd van de US Customs de bij deze Airwaybill behorende House-Airwaybills. De conclusie van de U.S. Customs was dat, voor zover dit kon worden nagegaan, er niet gebleken was van enig strafbaar feit of van enige onrechtmatigheid. Zie Bijlage 4.

Het van de U.S. Customs ontvangen pakket House-Airwaybills vormde qua vrachtgewicht ca. 1/3 van het totale pakket House-Airwaybills. Tezamen vormden zij de basis voor de Master Airwaybills voor de NIET-gevaarlijke lading.

Op grond van de niet-gevaarlijke aard van deze lading werd destijds door de RLD geen aanleiding gevonden om bij de U.S. Customs de overige House-Airwaybills op te vragen.

Op aanvragen van de media en het publiek over de aard van de meegevoerde gevaarlijke lading kon door de toenmalige Vooronderzoeker (H.N. Wolleswinkel) en de Directie Voorlichting, op basis van de beschikbare gegevens in de vorm van de NOTOC's en het Cargo Manifest, betrouwbare informatie worden gegeven.

Bovendien werd de pers in de gelegenheid gesteld de beschikbare vrachtbrieven in te zien, waarvan ruim gebruik werd gemaakt.

Toen begin januari de heer van Gijzel de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht om inzage van de ELAL vrachtdocumenten, werd hem door de Raad en het BVOI alle medewerking verleend.

De heer van Gijzel constateerde met assistentie van een voormalig vrachtmedewerker van ELAL, dat het bovenomschreven deel van de House-Airwaybills inzake de militaire uitrusting niet bij het BVOI aanwezig was, alsmede dat enkele andere Airwaybills mankeerden.

Bij zijn tweede bezoek kreeg hij inzage in het deel House-Airwaybills van de militaire uitrusting (in bruikleen gekregen van de Luchtvaartpolitie).

Op een vraag van het BVOI aan de ECD over de mogelijkheid om het resterende deel van de House-Airwaybills te verkrijgen, werd voorzichtig geantwoord dat zulks diplomatiek gezien slechts gevraagd zou kunnen worden indien in Nederland een strafbaar feit inzake deze house-Airwaybills geconstateerd zou zijn.

Het BVOI heeft na het bezoek van de heer van Gijzel en de daarop volgende vragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, in de loop van 1996 herhaalde malen medewerking verleend om middels verzoeken aan de Israelische autoriteiten en door tussenkomst van de Amerikaanse ongevalsonderzoeksinstantie de NTSB, in het bezit te komen van de nog ontbrekende vrachtdocumentatie.

Dit heeft tot op heden geresulteerd in het in juli en augustus 1996 verkrijgen van copien van gearafeerde NOTOC's en de Airwaybills welke normaal gesproken de vracht vergezellen. De House-Airwaybills van de militaire uitrusting was reeds in Nederland bij Justitie beschikbaar. De House-Airwaybills van de rest van de NIET-gevaarlijke lading is nog steeds niet beschikbaar.

Op een aangifte van de voormalige vrachtmedewerker van ELAL, de heer Plettenberg, op 25 juli 1996, is door het Openbaar Ministerie een proces verbaal opgesteld, dat op 25 november werd afgesloten. De conclusie uit het PV is, dat niet is

gebleken van enig strafbaar feit. Tevens kan uit het PV worden afgeleid, dat de inhoud van de vrachtdocumentatie, welke uiteindelijk in het bezit van het OM is gekomen, niet noemenswaard afwijkt van de reeds beschikbare documentatie, alsmede dat er zeker geen sprake was van overbelading van het vliegtuig.

Opgesteld mei 1998

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F.J. Erhart'. The signature is stylized with a large initial 'F' and a long horizontal stroke at the end.

F.J. Erhart
Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten