

vliegtchnische zaken

■ ACCIDENT INVESTIGATION, DE EERSTE STAPPEN

Natuurlijk moet elk ernstig voorval onderzocht worden, maar hoe verloopt dit proces en wat komt er allemaal bij kijken? In Nederland hebben we de OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) die voorvallen (rampen, ongevallen en incidenten) onderzoekt. Dit beperkt zich niet alleen tot de luchtvaart, maar omvat alles waarbij burgers voor hun veiligheid afhankelijk zijn van de overheid, bedrijven of instellingen. De OVV onderzoekt de directe én achterliggende oorzaken van een voorval. Hieronder volgt een beknopte beschrijving van dit proces, de stappen die moeten worden genomen en zaken waar rekening mee gehouden moet worden met af en toe een verwijzing naar de actualiteit.

De luchtvaart wordt over het algemeen als een zeer veilige manier gezien om je te verplaatsen van A naar B. Dit neemt niet weg dat er ongelukken gebeuren. Ook de luchtvaart kent ongevallen en bijna ongevallen (incidenten). Wanneer er een voorval plaatsvindt betreft het vaak veel slachtoffers, schokkende beelden en veel aandacht vanuit de media. Een recent voorbeeld is vlucht MH17. Boven Oekraïne verdween het plotseling van de radar. De brokstukken van het toestel lagen verspreid over een oppervlakte van 35 vierkante kilometer ten oosten van de stad Donetsk. De staart lag op tien kilometer afstand van andere brokstukken, wat er op duidt dat het toestel op grote hoogte is ontploft. Uiteraard vraagt ook dit tragisch ongeluk om een gedegen onderzoek, waarbij het doel is – net als bij alle andere onderzoeken – om de toedracht te achterhalen en men door feitenonderzoek en analyses met aanbevelingen kan komen. Op die manier proberen organisaties als de OVV, NTSB en, binnen de VNV de Accident Investigation Group (AIG), ongelukken en bijna ongelukken in de toekomst te voorkomen.

Rol voor ICAO

Wanneer er een ongeval plaatsvindt waarbij meerdere partijen/landen betrokken zijn, wordt er volgens ICAO-richtlijnen onderzoek gepleegd. Dit heeft ICAO beschreven in Annex 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation). De belangrijkste hoofdstukken uit Annex 13 zijn hoofdstuk 4 (Notification), hoofdstuk 5 (Investigation) en hoofdstuk 6 (Final Report).

Landen die betrokken worden bij een onderzoek zijn die landen waar het voorval heeft plaatsgevonden, waar het toestel geregistreerd is en waar vanuit de maatschappij (operator) opereert, de vliegtuigbouwer/ontwerper en landen die (een groot aantal) slachtoffers hebben verloren. Het

land waar het ongeval heeft plaatsgevonden heeft de verantwoordelijkheid om de andere bovengenoemde partijen in kennis te stellen van het ongeval en in principe het onderzoek te leiden. De betrokken partijen zullen vervolgens de autoriteiten waar het ongeval heeft plaatsgevonden informeren over hun intentie om deel te nemen aan het onderzoek en een zogeheten Accredited Representative (afgevaardigde) benoemen. Wanneer het ongeval buiten het territoriale gebied van landen valt, of wanneer een vliegtuig vermist wordt (bv. MH370), is het land van registratie in de eerste plaats verantwoordelijk voor het doen van onderzoek.

Oekraïne was er dus verantwoordelijk voor dat de Maleisische, Amerikaanse en onder meer Nederlandse autoriteiten op de hoogte werden gebracht van het ongeluk. Oekraïne zou ook de leiding hebben moeten krijgen om het onderzoek te doen, maar was niet in staat dit in goede banen te leiden vanwege het conflict in Oost-Oekraïne. Bovendien heeft het land weinig ervaring met grote internationale onderzoeken. In het geval van MH17 hebben de Oekraïense autoriteiten de OVV gevraagd het onderzoek naar de toedracht te leiden.

Normaal gesproken heeft het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden de verantwoordelijkheid om safety recommendations uit te vaardigen. Dit kan op elk moment tijdens een onderzoek.

Wanneer het onderzoek is afgerond, wordt een concept-rapport opgesteld. Dit concept-rapport wordt naar elk direct betrokken land gestuurd ter controle en om eventueel te becommentariëren. Hier hebben zij in principe 60 dagen de tijd voor, maar de praktijk wijst uit dat dit vaak meer tijd in beslag neemt. In het uiteindelijke rapport zal het eventueel ingediende commentaar verwerkt worden of als bijlage worden toegevoegd.

De Nederlandse situatie

De OVV heeft een piketdienst. Dit houdt in dat er een groep(je) medewerkers 24/7 paraat staat om, na een melding van een voorval, op zeer korte



termijn richting de rampplek te kunnen vertrekken waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Dit team, ook wel Go-team genoemd, heeft de beschikking over een standaard uitrusting voor elk teamlid die klaarligt om meegenomen te worden. Deze uitrusting bevat o.a. beschermende kleding, rubberen laarzen, handschoenen en maskers.

Nadat de melding over vlucht MH17 was binnengekomen waren de eerste onderzoekers van de OVV 's middags al onderweg naar Kiev, samen met het Landelijke Team Forensische Opsporing (LTFO). Van essentieel belang is namelijk om bewijsmateriaal veilig te stellen.

Omdat Oekraïne, zoals eerder vermeld, niet in staat was en is om een onderzoek te kunnen leiden, heeft Nederland deze taak op zich genomen. Verreweg de meeste slachtoffers hadden de Nederlandse nationaliteit en de Nederlandse autoriteiten zagen het daarom als hun taak de leiding op zich te nemen.

Het opzetten van een onderzoek

Vervolgens moet een aantal zaken geregeld worden: wie wordt de Investigator In Charge (IIC) of Site Manager? Deze persoon zal een eerste inschatting maken en ook zijn of haar regels en werkwijze bekendmaken. Vervolgens moet het gebied afgeschermd worden, zodat bewijsmateriaal verzameld kan worden en er geen ongeautoriseerde personen toegang kunnen krijgen tot de rampplek. Gemakkelijker natuurlijk wanneer het voorval heeft plaatsgevonden op bv. een vliegveld. Zeer lastig in het geval van MH17 of, zoals met AF447, boven een oceaan. Hoe en door wie zal de rampplek worden beveiligd? Kan de politie dat doen, KMar, of zelfs defensie?

Zaken die ook de aandacht vragen hebben te maken met safety op de plek zelf. Wat is er allemaal aanwezig aan gevaarlijke materialen zoals chemische stoffen (Skydrol, een hydraulische vloeistof), onder druk staande flessen en banden, explosief materiaal (squibs), brandstof en oliën, composiet materialen en biohazards (o.a. bloed). Waar ligt de rampplek? Wat is de temperatuur (woestijn), luchtvochtigheid (tropen), hoogte en hoe toegankelijk is het?

Het onderzoeksteam

Wie gaan deel uitmaken van het onderzoeksteam? Welke partijen zullen worden uitgenodigd? Behalve de groepen die worden beschreven in Annex 13, zoals de maatschappij (Malaysia Airlines), vliegtuigbouwer (Boeing), motorenleverancier (Rolls Royce), zullen ook andere specialisten indien nodig worden uitgenodigd. Denk hierbij aan mensen van ATC, specialisten op het gebied van human factors, specialisten op het gebied van recorders (flight data recorders en cockpit voice recorder), onderhoud, metaal,



vliegtuigsystemen en meteorologen. Belangrijk is ook wie de woordvoerder wordt richting de verschillende media. Hoe en met wie verloopt het contact met de lokale autoriteiten? Elke groep heeft een soort chairman die verslag doet aan de IIC. Dit om hem of haar niet teveel te belasten en op een gestructureerde manier van informatie te voorzien.

Onderzoek op rampplek

Dan begint het werkelijke onderzoek na aankomst op de rampplek. Het is natuurlijk één grote chaos en die moet gemanaged worden. Slachtoffers zullen worden geborgen en eventuele gewonden zo snel mogelijk naar ziekenhuizen worden gebracht. Dit valt overigens buiten de scope van de onderzoekers. Alle betrokken partijen worden bijeengeroepen en het plan van aanpak wordt doorgesproken. Dit houdt in dat een aantal briefings gegeven moeten worden. De IIC zal dit met zijn rechterhand zo snel mogelijk geregeld willen hebben. Dan de site zelf; bewijsmateriaal verzamelen, foto's maken, FDR/CVR-data veiligstellen, omgevings- (weer) en vergankelijke informatie (zoals eventueel icing, medicatie vliegers en terrein littekens) verzamelen en vastleggen, zorgen dat je personeel beschermd en gekwalificeerd is, documenteren en de dagelijkse briefings verzorgen over de voortgang. Verder getuigen horen, het wrak onderzoeken, merken van belangrijke zaken, ontbrekende wrakstukken proberen te lokaliseren, terreinonderzoek, alle verzamelende informatie ordenen en ga zo maar door.

Follow-up en eindrapport

Dan de follow-up: files maken en beheren, ATC-informatie, inclusief radardata analyseren, autopsie- en toxicologische rapporten opvragen, vliegtuigcomponentenonderzoek, recorders uitlezen, human factors bekijken, werkdruk onderzoekers managen en beginnen met een conceptrapport.

Dit is natuurlijk niet alles, maar het geeft misschien een beetje een idee wat er allemaal nodig is en wat er allemaal bij komt kijken om een gedegen onderzoek te plegen naar een ernstig en groot ongeval.

Het uiteindelijke en definitieve rapport zal pas na vele maanden – en misschien zelfs na meer dan een jaar – gepubliceerd worden.