

# AANBEVELINGEN

---

Dit onderzoek heeft aan het licht gebracht dat de procedures van de luchtvaartmaatschappij niet doeltreffend waren, waardoor de maatschappij niet tijdig op de hoogte werd gebracht van het voorval. Het gevolg was dat de bemanning de vlucht voortzette zonder de veiligheidsimplicaties van het voorval en vervolgacties te bespreken met de luchtvaartmaatschappij. Bovendien leidde het voortzetten van de vlucht er tevens toe dat de opnames van de cockpit voice recorder niet bewaard bleven.

Het feit dat er geen opnames van de cockpit voice recorder beschikbaar waren, heeft het onderzoek naar het besluitvormingsproces van de bemanning gehinderd. Deze opnames zijn nodig om te begrijpen waarom de bemanning dacht dat ze de startbaan op reden en hoe later de beslissing is genomen om de vlucht voort te zetten na de afgebroken start.

De Onderzoeksraad heeft andere onderzoeken uitgevoerd waarbij opnames van de cockpit voice recorder niet beschikbaar waren. De Onderzoeksraad benadrukt het belang van dergelijke gegevens om de feiten te achterhalen tijdens het veiligheidsonderzoek naar de oorzaak van een voorval en om hieruit lering te kunnen trekken.

Europese regelgeving ten aanzien van de opslagduur van opnames van de cockpit voice recorder zijn aangepast om ervoor te zorgen dat cockpit voice recorders gegevens van de laatste 25 uur kunnen opslaan in plaats van slechts de laatste 2 uur. Deze eis geldt alleen voor vliegtuigen met een bewijs van luchtwaardigheid dat op of na 1 januari 2022 is afgegeven.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid doet daarom de volgende aanbevelingen aan:

## **Transavia**

Ontwikkel nieuwe procedures of verduidelijk bestaande procedures, zodat bemanningen weten dat ze zo snel mogelijk moeten overleggen met hun maatschappij over abnormale situaties die significante gevolgen (kunnen) hebben voor de vliegveiligheid, zoals een afgebroken start vanaf een taxibaan. Communiceer aan bemanningen welke (soort) voorvallen bedoeld worden met deze situaties.

### **Alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen**

Vervang of upgrade vóór 2028 bestaande cockpit voice recorders die momenteel in gebruik zijn, zodat deze een opslagcapaciteit van minstens 25 uur hebben voor vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27.000 kg en een bewijs van luchtwaardigheid dat is verstrekt na 31 december 2001.

### **De International Air Transport Association (IATA)**

Moedig de IATA-leden aan om hun bestaande cockpit voice recorders die momenteel in gebruik zijn te vervangen of upgraden, zodat deze een opslagcapaciteit van minstens 25 uur hebben voor vliegtuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27.000 kg en een bewijs van luchtwaardigheid dat is verstrekt na 31 december 2001.

### **Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)**

Vereis dat in de EU geregistreerde commerciële luchtvaartuigen, met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 27.000 kg en een bewijs van luchtwaardigheid dat is verstrekt na 31 december 2001, worden uitgerust met een cockpit voice recorder die opnames minstens 25 uur kan opslaan en voer deze eis per 1 januari 2028 in.

### **Het Integral Safety Management System Schiphol (ISMS)**

Creëer een werkomgeving op Schiphol waarin stakeholders van het Integral Safety Management System worden gestimuleerd om elkaar aan te spreken op beslissingen die significante gevolgen hebben gehad (of zouden kunnen hebben) voor de vliegveiligheid.