



Aan de Onderzoeksraad voor veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Onderwerp: Reactie aanbevelingen

Geachte Raad,

Hierbij vraag ik uw aandacht voor het volgende.

De onderstaande punten werden in het rapport naar voren gebracht als aanbevelingen voor de Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning.

De Raad beveelt de minister aan:

1. Te zorgen voor een juiste toepassing van de CARNA en de gebruiksvoorschriften van de fabrikant van de in gebruik zijnde Britten-Norman Islander bij luchtvaartmaatschappijen die onder het toezicht van de Curaçaoose Luchtvaart Autoriteit vallen in het licht van de bevindingen zoals verwoord (in conclusie 6) in dit rapport.
2. De Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, als verantwoordelijk bewindspersoon voor ICAO-zaken binnen het Koninkrijk, de stand van opvolging van de bevindingen van de ICAO audit uit 2008 aan te geven in relatie tot de bevindingen van dit rapport.

De bovengenoemde 1^{ste} aanbeveling verwijst naar de bevindingen verwoord in conclusie 6, welke hieronder vermeld staan.

Conclusie 6

Directie Luchtvaart (thans de Curaçaoose Luchtvaart Autoriteit)

De Directie Luchtvaart hield onvoldoende toezicht op de bedrijfsvoering van Divi Divi Air ten aanzien van de vergunning tot vluchtuitvoering met de in gebruik zijnde Britten-Norman Islanders.

Bevindingen:

- I De operationele beperkingen die ten grondslag lagen aan het gebruik van 6600 lb ontbraken in de vergunning tot vluchtuitvoering, in het bewijs van luchtwaardigheid van de PJ-SUN en in het goedgekeurde General Operating Manual van Divi Divi Air. De beperkingen houden in dat alleen bij daglicht en onder zichtvliegomstandigheden mag worden gevlogen en een route wordt gevolgd vanwaar een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd.
- II Bij het gebruikte standaard passagiersgewicht voor het opmaken van het load and balance formulier ontbrak de vereiste (aantoonbare) relatie met het werkelijke gemiddelde.
- III Het tekortschieten van het interne controlesysteem van Divi Divi Air op het 'load and balance' programma.

- IV Het niet constateren tijdens jaarlijkse inspecties van afwijkingen tussen de (goedgekeurde) veiligheidsinstructiekaarten en de reddingsvesten aan boord.
- V Het na het ongeval ingestelde standaard gemiddelde passagiersgewicht van 176 lb biedt onvoldoende zekerheid dat overschrijding van het maximaal toegestane startgewicht van vluchten met Antilliaanse luchtvaartmaatschappijen die met de Britten-Norman Islander vliegen niet zullen vóórkomen.

Hieronder volgt commentaar van de CBA (Flight Ops afdeling) over voornoemde bevindingen van de OVV.

A. Bevinding I.

De 'Operations Specifications (ops specs)' behorende bij de vergunning tot vluchtuitvoering van Divi Divi, wordt momenteel aangepast met de operationele beperkingen die door de BN-2 vliegtuigfabrikant wordt gesteld voor het gebruik van 6600 lbs MTOW.

Dit proces van het herzien van de ops specs van Divi Divi Air zal maximaal 2 weken in beslag nemen.

B. Bevinding II en III.

Divi Divi heeft een proces geïmplementeerd waarbij door de chefvlieger en de 'Director of Safety', op regelmatige periodes (per week) de voor de uitgevoerde vluchten load and balance formulieren (per piloot) gecontroleerd worden. Deze controle heeft als doel het onderzoeken van het verschil tussen de werkelijke situatie van het gewicht en balans van het vliegtuig (bij het uitvoeren van de vluchten) en om hetgeen op de load and balance formulieren ingevuld werden door de piloot, te kunnen opsporen.

Voormeld proces gebeurt momenteel handmatig en staat nog niet vastgelegd in de operationele handboeken van Divi Divi. Tijdens een operationeel bezoek dat de afdeling Flight Ops van de Curaçaose Burgerluchtvaart Autoriteit (CBA) bij Divi Divi Air op 10 Feb 2012 heeft gebracht, werd dit proces geobserveerd en werd de aanbeveling aan Divi Divi Air gedaan om zo snel mogelijk dit proces vast te leggen in hun operationele handboeken en indien nodig verder uit te werken met eventuele sancties in geval van constatering van herhaaldelijke fraude met de cijfers op de load and balance formulieren.

C. Bevinding IV.

De veiligheidsinstructiekaarten van Divi Divi Air zijn vanaf begin 2010 gewijzigd met de correcte afbeeldingen en zijn goedgekeurd door de toenmalige Directie Luchtvaart NA.

D. Bevinding V.

De CBA zal begin maart 2012 met een proces van start gaan waarbij alle luchtvaart maatschappijen die onder het toezicht van de CBA vallen, welke met lichte vliegtuigen (onder 5700 kg MTOW) commercieel opereren, waarvan voor een nog te bepalen tijdsbestek alle passagiers gewogen zullen worden om het vastgestelde standaard passagiersgewicht te verifiëren.

Aanbeveling 2

Voor wat betreft de tweede aanbeveling delen wij u mede dat er in 2009 door de toenmalige Directie Luchtvaart een corrective action plan werd opgesteld om de geconstateerde tekortkomingen door ICAO gedurende de audit in 2008 te corrigeren doch in voornoemd jaar werd er voor een zeer klein gedeelte hieraan uitvoering gegeven.

De Curaçaose Burgerluchtvaart Autoriteit is thans bezig met het opstellen van een realistisch actieplan om de geconstateerde tekortkomingen door ICAO gedurende de audit in 2008 te corrigeren.

De Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning