

## Cabinebemanning gewond als gevolg van turbulentie

Publicatiedatum: 20 juni 2018

### Over het rapport

Op 24 september 2016 was een vliegtuig van Transavia onderweg van Schiphol naar Palma de Mallorca in Spanje. Voor de piloten was het de derde vlucht die dag. De weersinformatie voor de drie vluchten was de voorgaande nacht verzameld. Die informatie was niet actueel voor de derde vlucht. Tijdens de vlucht werd een geavanceerde weerradar gebruikt. Niet alle piloten hadden echter training ontvangen in het gebruik daarvan, waardoor de radar niet optimaal werd ingezet. Dat leidde ertoe dat de piloten de zich snel ontwikkelende onweersbui pas veertig seconden voor het voorval opmerkten, waarop zij het *fasten seatbelts* signaal inschakelden. Drie stewardessen, die achterin het vliegtuig zaten, stonden op om de riemen van de passagiers te controleren en de apparatuur vast te zetten. Op dat moment kwam het toestel een aantal seconden in zware turbulentie terecht. De drie stewardessen vielen en liepen zeer ernstige botbreuken en een geperforeerde long op. De vierde stewardess, die voorin het vliegtuig zat, bleef ongedeerd.

Toen de piloten zich realiseerden dat de drie stewardessen zwaargewond waren, vroegen zij de Spaanse luchtverkeersleiding voor de landing meermaals om drie ambulances en een dokter. Na de landing duurde het 10 minuten voordat de eerste en 25 minuten voordat de tweede ambulance arriveerde. De derde ambulance en de dokter bleven uit. Volgens de luchthavenautoriteiten kwam dit doordat de arts en de ambulance die op de luchthaven gestationeerd zijn, bezig waren met een ander medisch noodgeval en de ambulances uit de stad moesten komen.

### Opmvolging van de aanbevelingen

De Onderzoeksraad heeft in zijn rapport drie aanbevelingen gedaan: twee aan Transavia en één aan de Spaanse burgerluchtvaartautoriteit. Transavia heeft op 31 juli 2018 gereageerd op de aanbevelingen. De Spaanse burgerluchtvaartautoriteit reageerde op 17 september 2018. Deze notitie beschrijft hoe de geadresseerde partijen hebben gereageerd op de aanbevelingen en bevat de conclusies van de Raad over de opvolging van die aanbevelingen.

**Aanbeveling 1:** Transavia wordt aanbevolen om zijn turbulentieprocedures te herzien, vooral met betrekking tot zelfredzaamheid van het cabinepersoneel.

### Ontvangen reactie

Transavia heeft zijn turbulentieprocedure aangepast. Naast enkele aanpassingen die zijn voortgekomen uit intern onderzoek naar het voorval, heeft Transavia de procedure ook

aangescherpt met “hoe te handelen in geval van niet-verwachte turbulentie, waarbij de cabinebemanning zich snel in veiligheid kan stellen”.

#### *Conclusie over opvolging*

Uit de reactie op de aanbeveling en de gewijzigde turbulentieprocedure die de Onderzoeksraad van Transavia heeft ontvangen, blijkt dat de aanbeveling is opgevolgd.

**Aanbeveling 2:** Transavia wordt aanbevolen om ervoor te zorgen dat vliegtuigbemanningen voor elke vlucht beschikken over de meest recente, beschikbare weersinformatie.

#### *Ontvangen reactie*

Transavia geeft aan dat het dispatch-proces met de introductie van een nieuw briefing-systeem eind 2016 is geactualiseerd. Daardoor kan de cockpitbemanning op elk gewenst moment het laatst beschikbare weerbeeld geautomatiseerd verkrijgen. Dit kan ook vanuit de cockpit tijdens de vluchtvoorbereiding worden gedaan.

#### *Conclusie over opvolging*

Transavia blijkt al voor de publicatie van het rapport een nieuw systeem voor het verspreiden van weersinformatie te hebben geïntroduceerd. Dit was niet bekend bij het onderzoeksteam en dit bleek ook niet uit de reactie die de Raad van Transavia heeft ontvangen op het inzagerapport. De beoogde wijziging is doorgevoerd, maar niet in reactie op de aanbeveling. Aangezien het geconstateerde veiligheidstekort hiermee is weggenomen, beschouwt de Raad deze aanbeveling als opgevolgd.

**Aanbeveling 3:** De Spaanse CAA wordt aanbevolen om te zorgen dat medische zorg en faciliteiten, in lijn met de uitgevoerde activiteiten op het vliegveld, binnen korte tijd beschikbaar zijn op de luchthavens die onder haar toezicht staan.

#### *Ontvangen reactie*

De Spaanse CAA (*civil aviation authority*) heeft de Raad laten weten geen aanleiding te zien de beschikbaarheid van medische zorg en medische faciliteiten op Spaanse luchthavens te verbeteren.

De Spaanse CAA merkt op dat het relevant is onderscheid te maken tussen aeronautische noodgevallen én medische noodgevallen. Van een aeronautisch noodgeval is sprake als de veiligheid (van het vliegtuig, de luchthaven of de omgeving) in het geding kan komen doordat één of meer bemanningsleden medische zorg nodig hebben. Is er geen gevaar voor de

veiligheid dan is er sprake van een medisch noodgeval. De Spaanse CAA stelt dat de eisen die worden gesteld aan de beschikbaarheid van medische zorg en medische faciliteiten voor aeronautische noodgevallen vastliggen in internationale wet- en regelgeving (EU Regulation 139/2014 en ICAO Annex 14) en voor medische noodgevallen in Spaanse wet- en regelgeving. Bij het voorval was volgens de Spaanse CAA sprake van een medisch noodgeval.

De Spaanse CAA geeft aan dat de medische zorg die is verleend aan de cabinebemanning voldeed aan de eisen die de Spaanse wet- en regelgeving daaraan stelt, en dat de Spaanse luchthavens voldoen aan de eisen die EASA en ICAO daaraan stellen. Daarmee beschouwt de Spaanse CAA de aanbeveling als opgevolgd.

#### *Conclusie over opvolging*

Hoewel de Spaanse CAA aangeeft de aanbeveling als opgevolgd te beschouwen, is dat volgens de Raad niet het geval. In zijn rapport over het voorval maakt de Raad duidelijk dat hij verwacht dat de medische zorg op luchthavens niet alleen voldoet aan de minimale eisen die daaraan worden gesteld, maar dat luchthavens ook moeten beschikken over een *Airport Emergency Plan* dat in overeenstemming is met de omvang van en activiteit op de luchthaven. De Raad heeft geconstateerd dat het *Airport Emergency Plan* van de luchthaven van Palma de Mallorca wel beschrijft welke medische voorzieningen beschikbaar moeten zijn in het geval van een luchtvaartongeval, maar niet ingaat op:

- a. de medische zorg die beschikbaar moet zijn voor gewonde personen aan boord van een landend vliegtuig; en
- b. de aanwezigheid of beschikbaarheid van ambulances.

De Onderzoeksraad concludeert dat de beschikbaarheid van medische zorg op de luchthaven van Palma de Mallorca niet voldoet aan hetgeen hij verwacht van een luchthaven van die omvang. Palma de Mallorca is - na de luchthavens van Madrid en Barcelona - de grootste luchthaven van Spanje. In 2017 maakten 27,9 miljoen passagiers gebruik van de luchthaven. De Raad vindt het dan ook opmerkelijk dat de eerste ambulance ongeveer 10 minuten na de landing verscheen en de tweede een kwartier later, d.w.z. 36 en 51 minuten na het verzoek van de gezagvoerder. De arts en de derde ambulance waarom was gevraagd, verschenen helemaal niet. Aangezien dit een ongewenste situatie is op een luchthaven waar met grote regelmaat middelgrote passagiersvliegtuigen opstijgen en landen, heeft de Raad aanbevolen verbetering aan te brengen in deze situatie. De Spaanse CAA heeft deze aanbeveling niet opgevolgd.