

## **Opvolging aanbevelingen: Neergestort tijdens oppikken sleepnet, Breda International Airport**

*Publicatiedatum: 12 mei 2021*

### **1. Over het rapport**

Op 31 mei 2018 steeg een Piper PA-25-235 Pawnee op vanaf Breda International Airport (Seppe) voor een luchtreclamevlucht. De piloot bracht het vliegtuig in positie om de reclamesleep op te pikken. Kort na het oppikken van de sleep verloor het vliegtuig snelheid en begon het te dalen. Vlak buiten het vliegveldterrein rolde het toestel over rechts, waarna het bijna verticaal op de grond terechtkwam. De piloot kwam hierbij om het leven. Het vliegtuig raakte als gevolg van het ongeval en de daarop volgende brand geheel vernield.

De Onderzoeksraad kwam in het rapport tot de volgende conclusies:

Het vliegtuig verongelukte als gevolg van een overtrek, die ontstond doordat het was uitgerust met een propeller die niet geschikt was voor reclamesleepvluchten. Doordat het vliegtuig langzaam vloog en de motor niet genoeg vermogen had om voldoende toeren te halen, kon de propeller niet genoeg trekkracht produceren om het vliegtuig veilig te laten versnellen en klimmen na het oppikken van de reclamesleep. Daarnaast vloog het vliegtuig met meer dan het maximale startgewicht, wat het tekort aan vermogen verergerde. De ervaren piloot kon niets doen om de controle over het vliegtuig terug te krijgen.

De veiligheidsmanagement van de operator ten aanzien van veiligheidsrisico's bij het onderhoud en de uitvoering van vluchten was niet op orde. De verantwoordelijkheden voor de veiligheid waren gedelegeerd aan de onderhoudsorganisatie, de technicus die op projectbasis werd ingehuurd en de piloten. De operator bevorderde geen omgeving waarin veiligheid integraal deel uitmaakt van de onderhouds- en vluchtoperaties.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) had vanaf de oprichting van het bedrijf in 2008 tot de dag van het ongeval nooit actief toezicht gehouden op de operator. De geschiedenis van niet opgemerkte gebreken laat zien hoe belangrijk actief toezicht in de *general aviation* sector is om de veiligheidsrisico's voor *specialised operations* en derde partijen te signaleren en reduceren.

## 2. Algemene conclusie over de opvolging van de aanbevelingen

De betreffende operator heeft ondanks een rappel, niet gereageerd op de aanbevelingen. Deze operator staat op moment van schrijven van deze notitie niet op de lijst van Specialised Operations<sup>1</sup> (SPO)-organisaties van ILT en mag daarmee zelf geen SPO uitvoeren. Gelet op de ernst van dit voorval vindt de Raad het desalniettemin opmerkelijk dat de operator in het geheel niet gereageerd heeft op de aanbevelingen. Op basis van de reactie van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en een update die op punten is gevraagd en gegeven, blijkt dat er goede stappen genomen zijn voor wat betreft een effectief toezichtsprogramma. Er vinden *General Aviation*-platform inspecties plaats en alle SPO-declaranten zijn inmiddels geïnspecteerd, in principe door middel van een fysieke audit.

### *Overzicht opvolging per aanbeveling*

Bij de beoordeling van de opvolging van aanbevelingen uit luchtvaarrapporten is de Onderzoeksraad gebonden aan de beoordelingscriteria uit het Europese classificatiesysteem, in lijn met EU Verordening Nr. 996/2010. De Europese classificaties met bijbehorende beoordelingscriteria zijn opgenomen in een bijlage bij deze notitie.

Aanbeveling aan	(Kern van) Aanbeveling	Opvolging
CNE Air	Implementeer een passend veiligheids-managementsysteem om ervoor te zorgen dat onderhouds- en vluchtuitvoeringsrisico's bekend zijn en worden beheerst. Zorg ervoor dat duidelijk is wie binnen het bedrijf verantwoordelijk is voor het veiligheidsmanagement. Tot slot: bevorder de communicatie over operationele veiligheid, binnen het bedrijf en met mensen die met het bedrijf samenwerken, zoals ingehuurde piloten en technici.	In afwachting van reactie
Minister van Infrastructuur en Waterstaat	Verbeter de mate van veiligheid in de Specialised Operations (SPO) sector en de veiligheid van derde partijen door een effectief toezichtprogramma op te zetten en uit te voeren. Het toezichtprogramma zou vlucht-, grond- en platforminspecties moeten omvatten.	Afdoende
	Versterk de huidige toezichtcapaciteit van de ILT op SPO-operators om alle toezichtactiviteiten uit te voeren die door de Europese verordening worden vereist. Dit met het doel dat alle SPO-operators worden opgenomen in het toezichtprogramma en afdoende zijn geïnspecteerd voor maart 2022.	Afdoende

<sup>1</sup> EASA: Specialized operations (SPO) means any operation other than commercial air transport where the aircraft is used for specialized activities such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol and aerial advertisement.

---

Specialised Operations Operators	Operators van Specialised Operations (SPO) worden dringend opgeroepen de relevante lessen uit dit ongeval te gebruiken om de veiligheid van hun operaties te verbeteren.	Niet van toepassing <sup>2</sup>
----------------------------------	--	----------------------------------

---

## Opvolging per aanbeveling

### ***Aanbeveling 1*** *Aan CNE Air*

Implementeer een passend veiligheidsmanagementsysteem om ervoor te zorgen dat onderhouds- en vluchtuitvoeringsrisico's bekend zijn en worden beheerst. Zorg ervoor dat duidelijk is wie binnen het bedrijf verantwoordelijk is voor het veiligheidsmanagement. Tot slot bevorder de communicatie over operationele veiligheid, binnen het bedrijf en met mensen die met het bedrijf samenwerken, zoals ingehuurde piloten en technici.

#### *Reactie van CNE Air*

Er is, ondanks rappel, geen reactie van CNE Air ontvangen.

Deze operator staat momenteel niet meer op de lijst van SPO-organisaties van ILT.

#### *Beoordeling van de opvolging*

De opvolging van de aanbeveling wordt conform de Europese classificatie aangemerkt als 'In afwachting van reactie'.

#### *Toelichting op de beoordeling*

De Onderzoeksraad kan de opvolging van deze aanbeveling niet beoordelen aangezien er geen reactie van CNE Air is ontvangen. Ondanks het feit dat CNE Air niet op de lijst van SPO-organisaties van ILT staat, had de Raad het passend gevonden als CNE Air wel op de aanbevelingen had gereageerd. Dat dit niet is gebeurd acht de Raad, mede gelet op de ernst van het voorval, opmerkelijk.

---

<sup>2</sup> Het rapport en deze aanbeveling zijn in totaal naar 25 SPO-operators verstuurd. In de brieven aan de operators is niet om een terugkoppeling gevraagd.

## ***Aanbeveling 2***

*Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat*

Verbeter de mate van veiligheid in de *Specialised Operations* (SPO) sector en de veiligheid van derde partijen door een effectief toezichtprogramma op te zetten en uit te voeren. Het toezichtprogramma zou vlucht-, grond- en platforminspecties moeten omvatten.

### *Reactie van de minister van Infrastructuur en Waterstaat*

De minister reageert op 26 augustus 2021. De minister geeft aan dat het toezichtprogramma gericht is op verbetering van de mate van veiligheid in de SPO-sector (zoals het reclamesleepvliegen) en de veiligheid van derde partijen. Het SPO-toezichtprogramma heeft de mogelijkheid om grondinspecties door middel van audits en de mogelijkheid van vlucht- en platforminspecties op basis van risico inschattingen uit te voeren. Op basis van de risico-inschattingen waren deze laatste twee type inspecties tot aan de reactie van de minister niet uitgevoerd. In de oorspronkelijke reactie van de minister werden geen aanpassingen in het toezichtprogramma aangekondigd. Gezien de verstreken tijd sinds de reactie van de minister is op een aantal punten de huidige stand van zaken opgevraagd. Er is inmiddels wel gestart met GA-platforminspecties waarbij ook SPO-operaties worden meegenomen die op het moment van bezoek plaatsvinden. Drie vliegvelden zijn in 2023 bezocht, voor 2024 is de ILT voornemens twee tot drie inspectierondes uit te voeren.

### *Beoordeling van de opvolging*

De opvolging van de aanbeveling wordt conform de Europese classificatie aangemerkt als afdoende.

### *Toelichting op de beoordeling*

Het uitvoeren van vlucht-, grond- en platforminspecties had tot 2021 geen prioriteit. Een extra uitvraag laat zien dat er sinds dit jaar *General Aviation*-platform inspecties plaatsvinden en dat de ILT voornemens is ook in 2024 inspectierondes uit te voeren. De Raad vindt het van belang dat deze inspectierondes ook in de verdere toekomst uitgevoerd worden.

### *Aanbeveling 3*

#### *Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat*

Versterk de huidige toezichtcapaciteit van de ILT op SPO-operators om alle toezichtactiviteiten uit te voeren die door de Europese verordening worden vereist. Dit met het doel dat alle SPO-operators worden opgenomen in het toezichtprogramma en afdoende zijn geïnspecteerd voor maart 2022.

#### *Reactie van de minister van Infrastructuur en Waterstaat*

De ILT heeft sinds 2017 alle SPO-operators die een 'Eigen Verklaring' hebben ingediend opgenomen in het toezichtprogramma. De toezichtcapaciteit van de ILT op SPO-operators is ingericht om alle toezichtactiviteiten uit te voeren die minimaal door de Europese verordening worden vereist. De operators die voor maart 2018 een 'Eigen Verklaring' hebben afgegeven als SPO-operator, zijn geïnspecteerd in principe door middel van een fysieke audit. Als gevolg van de corona pandemie heeft in deze periode een aantal inspecties plaatsgevonden via een desk audit in combinatie met online gesprekken. Uit de toegestuurde aanvullende informatie blijkt dat sinds 2021 de luchtvaartautoriteit is versterkt. Dit heeft de bij aanbeveling 2 genoemde inspectierondes mogelijk gemaakt.

#### *Beoordeling van de opvolging*

De opvolging van de aanbeveling wordt conform de Europese classificatie aangemerkt als afdoende.

#### *Toelichting op de beoordeling*

Alle SPO-operators zijn geïnspecteerd en de toezichtcapaciteit is versterkt.

*Aanbeveling 4*  
*Aan Specialised Operations Operators*

Operators van Specialised Operations (SPO) worden dringend opgeroepen de relevante lessen uit dit ongeval te gebruiken om de veiligheid van hun operaties te verbeteren.

Het rapport en deze aanbeveling zijn in totaal naar 25 SPO-operators verstuurd. In de brieven aan de operators is niet om een terugkoppeling gevraagd.

## Bijlage 1. Beoordelingscriteria luchtvaart

Voor de beoordeling van de reacties op aanbevelingen aan de luchtvaartsector dient de Onderzoeksraad gebruik te maken van de richtlijn die door ENCASIA is afgegeven betreffende de EU-verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (Verordening (EU) Nr. 996/2010). ENCASIA is het Europese netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart. De classificaties en bijbehorende beoordelingscriteria zijn de volgende:

Category	Guidance
<b>Adequate</b>	<p>The response clearly shows that the safety issue identified by the recommendation has been addressed.</p> <p>The response shows that there is a high probability the action will be taken in the future to address the safety issue or intent.</p> <p>The response may not meet the intent of the recommendation as written but does address the underlying safety issue or has been superseded by other evidence/action.</p>
<b>Partially adequate</b>	<p>The response goes some way to addressing the intent of the recommendation or safety issue in that some action is taking place, but there is:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• a likelihood the action may not take place, or</li><li>• little or no likelihood of any further action by the addressee.</li></ul>
<b>Not adequate</b>	<p>The recommendation response did not address the intent or safety issue, or the recommendation was rejected by the addressee and is not likely to be acted upon by them.</p>
<b>Awaiting response</b>	<p>Awaiting the first response from the addressee.</p>
<b>Superseded</b>	<p>The safety recommendation has been superseded.</p>

De aanbevelingen, bijbehorende reacties en classificaties worden opgenomen in de Europese SRIS-database (*Safety Recommendations Information System*), publiek beschikbaar via <https://sris.aviationreporting.eu/safety-recommendations>.