



Ministerie van Justitie

Directoraat-Generaal Rechtshandhaving

Bureau Juridische en Beleidsondersteunende Aangelegenheden

CV. 137. 6. 6
0203/0424
15 APR. 2003

Postadres: Postbus 20301, 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EH DEN HAAG

Bezoekadres

Schedeldoekshaven 100
2511 EX Den Haag
Telefoon (070) 3 70 79 11
Fax (070) 3 70 79 25
www.justitie.nl

Onderdeel
Contactpersoon
Doorkiesnummer(s)
Datum
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Onderwerp

Bureau JBA
mw. mr. E. Yarikan
070- 370 73 21
14 april 2003
5218884/503
CV 136.765/NW
Commissie voor de verzoekschriften/familie Vroombout

Bij beantwoording de
datum en ons kenmerk
vermelden. Wilt u slechts
één zaak in uw brief
behandelen.

TWEEDE KAMER der STATEN-GENERAAL

Ingekomen 15 APR 2003

Geachte Voorzitter,

DIENST Griffie Nr.

1. Inleiding

Bij brief van 4 december 2002 heeft de Commissie voor de Verzoekschriften mij om inlichtingen gevraagd naar aanleiding van de brief van de familie Vroombout van 2 december 2002 inzake de vliegcrash te Faro. In antwoord hierop en ten gevolge van mijn brief van 23 december 2002, bericht ik u, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, als volgt.

De familie Vroombout gaat in haar brief van 2 december 2002 in op aspecten die deels mijn departement en beleidsterrein (het openbaar ministerie) en deels het beleidsterrein van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat betreffen (Rijksluchtvaartdienst en de Raad voor de Transportveiligheid). Inzake de aspecten betreffende het beleidsterrein van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, treft u hierbij onder punt 2. de reactie van mijn ambtgenoot aan. De aspecten betreffende mijn departement en het openbaar ministerie zal ik onder punt 3. behandelen.

2. Het onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart

De familie Vroombout stelt onder meer vragen over, kort gezegd, de rapportages van de Portugese onderzoekscommissie en de Raad voor de Luchtvaart, de cockpit voice recorder en enkele technische aspecten.



De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat begrijpt dat de familie Vroombout de verschillen tussen de tekst van het concept-eindrapport en de definitieve tekst wil kunnen reconstrueren. Om de familie daarbij van dienst te zijn wil de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat graag een toelichting geven op de procedurele gang van zaken rond rapportages, de werkwijze rond het geven en verwerken van commentaar en de nummering. Daarna zal worden ingegaan op de cockpit voice recorder en de relatie tussen de thrust-reverser en het ongeval.

De procedure

Het gehele onderzoek is uitgevoerd onder de richtlijnen van de International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 13 “ Aircraft Accident Investigation”. Deze richtlijnen zijn wereldwijd door ca. 190 landen aanvaard. Doel van het Annex 13 onderzoek is uitsluitend waarheidsvinding ter voorkoming van soortgelijke ongevallen in de toekomst, het is niet de bedoeling enige vorm van schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Dat laatste is het domein van de justitiële autoriteiten. Meer gegevens over Annex 13 zijn te vinden op de website van de ICAO: www.icao.org.

Annex 13 bepaalt dat het land waar het ongeval plaatsvindt de leiding van het onderzoek heeft alsmede het rapport (final report) publiceert. Alle betrokken partijen (betrokkenen in de zin van Annex 13) dragen bij aan de totstandkoming van het rapport onder de supervisie van in dit geval de Portugese onderzoeksautoriteit. De Nederlandse autoriteiten (de Raad voor de Luchtvaart, inmiddels opgegaan in de Raad voor de Transportveiligheid) hebben wel de mogelijkheid om hun visie op het onderzoek kenbaar te maken. Van die mogelijkheid is door de toenmalige Raad voor de Luchtvaart ook gebruik gemaakt.

De rapportage en het commentaar

De communicatie van het onderzoek gebeurt in het Engels. Omdat de Portugese onderzoeksautoriteiten nagelaten hebben een Engelstalige vertaling van het Portugese rapport te maken —en de toenmalige Raad voor de Luchtvaart/Netherlands Aviation Safety Board de Portugese taal niet beheerst— heeft de Raad voor de Luchtvaart een eigen vertaling laten maken. Dit is genoemd de “NON-OFFICIAL TRANSLATION”. Ter verduidelijking: bij een door de Portugese onderzoeksautoriteit vertaald rapport zou de term “OFFICIAL TRANSLATION” van toepassing zijn geweest.



Onderdeel van de procedure is dat alle (Annex 13) betrokken partijen inzage krijgen in het concept-rapport (draft final report). Zo vindt hoor en wederhoor plaats. Commentaar op het draft final report kan binnen 60 dagen worden gegeven. De Nederlandse Raad voor de Luchtvaart heeft als betrokken partij gebruik gemaakt van het recht om commentaar op het Portugese eindrapport te leveren. Het stond de bevoegde Portugese autoriteiten vrij om het commentaar al dan niet over te nemen. In het laatste geval is het gebruikelijk dat het gehele commentaar als bijlage wordt gevoegd bij een eindrapport. Dat is in dit geval ook gebeurd.

Het (Engelstalige) commentaar van de toenmalige Raad voor de Luchtvaart is zowel in het officiële Portugese als in de NON-OFFICIAL TRANSLATION als bijlage gevoegd. Het commentaar wordt voorafgegaan door een voorwoord en is als het ware een kopie van de Engelse vertaling, hoofdstuk 3, pag. 124 t/m 131 met aanpassingen in de tekst. Dit staat ook bovenaan pag. 8 van de bijlage vermeld: "THE FOLLOWING PARAGRAPHS ARE A REPRINT FROM THE PORTUGUESE REPORT, WITH THE CHANGES OF THE AVIATION SAFETY BOARD ADDED IN THE SHADED TEXT." De aanpassingen zijn met grijze achtergrond gemarkeerd. Door vergelijking van de twee teksten (hoofdstuk 3 van de NON-OFFICIAL TRANSLATION pag. 124 t/m 131 met de bijlage pag. 8 t/m 15 geeft duidelijk weer wat de verschillen zijn!). Dat er in de versie waarover de familie Vroombout beschikt kennelijk nog een tekst staat boven aan pag. 8 van de bijlage: "TEXT TO BE DELETED IS CROSSED-OUT" maakt de vergelijking tussen de bijlage en de Portugese vertaling naar het oordeel van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat alleen maar makkelijker.

De nummering

Het is in sommige landen gebruikelijk dat exemplaren van onderzoeksrapporten genummerd worden. Nummers kunnen gebruikt worden om de herkomst te traceren, als daar twijfels over ontstaan. Dit is vooral gewenst bij onderzoeken met een grote impact zoals onderzoeksrapporten naar de toedracht van de Faro-ramp. Dit is zeker van belang kort na het openbaar maken van het onderzoeksrapport, maar bijvoorbeeld ook bij de inzage van het concept-rapport (draft final report) dat overigens niet openbaar is. Kennelijk heeft Nederland "EXEMPLAR No. 2" gekregen, hetgeen onderaan de kaft gedrukt is. "EXEMPLAR No. 1" is een andere kopie van hetzelfde rapport, en niet een eerdere versie. Hierbij wordt opgemerkt dat er waarschijnlijk al tientallen kopieën gemaakt zijn van het Portugese exemplaar dat in het bezit is van de Raad voor de Transportveiligheid.

Cockpit Voice Recorder

De familie Vroombout vraagt begrip voor de wens de Cockpit Voice Recorder te mogen horen. In de brief van 18 april 2002 van de toenmalige minister van Justitie aan de Commissie voor de Verzoekschriften van de Tweede Kamer is reeds ingegaan op de juridische onmogelijkheid om anderen dan bevoegde autoriteiten de banden te laten beluisteren. Aanvullend wordt erop gewezen dat het verslag van de gesprekken in het rapport is opgenomen. Alles wat in het belang van het onderzoek is, wordt uitgeschreven. Privé-opmerkingen en gesprekken worden niet uitgeschreven. Gelet op de tijdstippen van de opmerkingen mag men niet concluderen dat er opmerkingen gemaakt zijn die niet uitgeschreven zijn in het rapport. Simpelweg ontbrak de tijd om andere dan de uitgeschreven opmerkingen te maken. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is van mening dat de weergave correct is. Het beluisteren van de banden zullen geen feitelijkheden toevoegen aan het onderzoeksrapport.

Thrust-reverser

De opmerking van de familie Vroombout over de niet werkende (en vastgezette) thrust-reverser van motor 2 (staartmotor) is in zijn essentie juist. Uit de brief van de familie maakt de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op dat de familie een toelichting wenst op de relatie tussen de niet-werkende thrust-reverser en het ongeval. Hieronder wordt informatie gegeven over deze relatie.

De Portugese onderzoeksinstanties hebben de staat van het vliegtuig als "luchtwaardig" beoordeeld, na onderzoek van de openstaande gebreken ("Pending Deficiencies"). Voor hen is daarbij leidend geweest dat het niet beschikbaar zijn van de bewuste thrust-reverser geen invloed heeft gehad op de gebeurtenissen die zich uiteindelijk op Faro hebben voltrokken. Er is geen oorzakelijk verband met het ongeval aangetoond. Immers, het omkeren van de stuwdruk van de motoren is pas aan de orde wanneer het vliegtuig, na te zijn geland, uitrolt over de landingsbaan en tot stilstand wordt gebracht. De vraag derhalve of de bewuste thrust-reverser nu wel of niet werkte, is voor het ontstaan en het verdere verloop van dit ongeval niet van belang. Uit het onderzoek is onomstotelijk gebleken dat het ongeval is ontstaan doordat het onderstel brak na een extreem harde landing.

Bij een landing hoeft het overigens geen probleem te zijn wanneer een gedeelte van de omkeercapaciteit niet beschikbaar is. De stop-lengte neemt dan toe, en een landing kan alleen plaatsvinden op een landingsbaan die voldoende lang is. De familie Vroombout stelt terecht dat het de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder is om te besluiten om te vertrekken.



Hij kan beoordelen of er op de luchthaven van aankomst voldaan wordt aan de voorwaarden om te landen, zoals beschikbare baanlengte. Faro voldeed aan de eisen van beschikbare baanlengte, ook met een niet-werkende thrust-reverser op motor 2.

Men kan inderdaad vraagtekens plaatsen bij het onderhoudsbeleid van de betrokken luchtvaartmaatschappij om, in strijd met de instructies van het DC-10 Aircraft Operations Manual, te blijven vliegen met een defecte thrust-reverser, zelfs nadat de thuishaven was aangedaan.

Afsluitend

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat kan zich voorstellen dat deze uitleg voor de familie Vroombout niet alle antwoorden geeft in die mate waarin zij die zoekt. De familie heeft immers al in het eerste verzoekschrift kenbaar gemaakt dat zij zichzelf als betrokkene ziet, wat zij overigens voor de wet niet is. Ook in de Wet op de Raad voor de Transportveiligheid- die de Luchtvaartongevallenwet in 1999 vervangen heeft- zijn slachtoffers en nabestaanden van slachtoffers geen betrokkenen in de zin van de wet. In deze zin kan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de familie helaas niet anders informeren.

Wel wil de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de familie wijzen op de mogelijkheid om als belanghebbende zelf contact op te nemen met de Portugese onderzoeksinstantie. Het is gebruikelijk dat belanghebbenden zich voor de technische aangelegenheden direct richten tot de onderzoeksautoriteit die het rapport heeft uitgebracht, in dit geval het Portugese Directoraat-Generaal van de Burgerluchtvaart (DGAC). De Portugese onderzoeksautoriteit (GPIAA) is tegenwoordig ondergebracht los van en onafhankelijk van DGAC. Indien bij de familie Vroombout nog enige vragen rijzen naar aanleiding van het voorgaande en die betrekking hebben op dit onderzoek, wil de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de familie in overweging geven zich met haar vragen zich tot deze organisatie te wenden. Het adres is hieronder opgenomen.

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA)
Rua do Conde Redondo, 8-2º Dto
1150-105 LISBOA
PORTUGAL
tel. + 351 21 330 33 20
fax. + 351 21 330 33 50"

3. Het openbaar ministerie

In haar brief gaat de familie Vroombout in op, kort gezegd, de beslissing van de officier van justitie tot het niet vervolgen van de gezagsvoerder, de stuiting van verjaring en op (bepaalde) gedragingen van (bepaalde) leden van het openbaar ministerie. De familie Vroombout heeft mij verzocht om (indien nog mogelijk) namens hen beroep aan te tekenen in Portugal. In antwoord kan ik u als volgt berichten.

Allereerst zou ik willen opmerken dat ik begrip heb voor de gevoelens van de familie Vroombout. Zij hebben immers het vliegtuigongeluk zelf meegemaakt en hun kind daarbij verloren. Ik kan mij goed voorstellen dat dit tragische ongeluk de familie Vroombout nog dagelijks bezig houdt. Ik heb dan ook al het mogelijke gedaan om de familie Vroombout te voorzien van relevante informatie. Deze informatie (w.o. die van de Portugese justitiële autoriteiten) heb ik overgelegd bij mijn brief van 13 november 2002 aan uw Commissie. Ik betreurt het dat de familie Vroombout meent dat er ongeïnteresseerd met hen wordt omgesprongen.

In haar brief beklaagt de familie Vroombout zich inzake de beslissing van de officier van justitie en over het niet stuiten van de verjaring van de vervolging van de gezagsvoerder. De officier van justitie heeft de familie Vroombout desgevraagd voor het eerst 1995 van deze beslissing op de hoogte gesteld. In dit kader wil ik erop wijzen dat het openbaar ministerie verantwoordelijk is voor de opsporing en vervolging van misdrijven. Het is de officier van justitie die beslist of al dan niet een strafrechtelijk onderzoek wordt ingesteld. Ik heb in beginsel geen bemoeienis met de behandeling van individuele strafzaken. Dit betekent onder meer dat ik ook niet kan treden in de vervolgingsbeslissing van de officier van justitie. Tegen de beslissing van de officier van justitie om niet (verder) te vervolgen, kan beklag worden gedaan op grond van artikel 12 van het Wetboek van Strafvordering. Mij is niet gebleken dat de officier van justitie de familie Vroombout van deze mogelijkheid op de hoogte heeft gesteld. Achteraf gezien ware het beter geweest dat de officier van justitie dit wel had gedaan. De familie Vroombout heeft eerst in september 2000 van de beklag- mogelijkheid gebruik gemaakt. Het beklag van de familie Vroombout is ongegrond verklaard aangezien mogelijke strafvervolgning voor het enige in aanmerking komende delict, dood door schuld, al verjaard was. De familie Vroombout meent dat de verjaring te wijten is aan het openbaar ministerie. In dit kader zou ik in het algemeen willen opmerken dat van stuiting van verjaring geen sprake is wanneer er besloten is om niet tot vervolging over te gaan.

Het openbaar ministerie heeft ook niet de plicht om de verjaring van de vervolging te stuiten nadat een beslissing tot niet vervolging is genomen. In juridische zin is deze procedure afgesloten.

De familie Vroombout uit in haar brief tevens haar ongenoegen over (bepaalde) gedragingen van (bepaalde) leden van het openbaar ministerie. Klachten betreffende gedragingen van leden van het openbaar ministerie dienen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht en de op deze wet gebaseerde Handleiding klachtbehandeling van het College van procureurs-generaal en de klachtregeling van het desbetreffend parket, afgedaan te worden door de bevoegde klachtbehandelaar. In deze kwestie betekent dat het volgende. Met betrekking tot de klachten over de desbetreffende officier van justitie, dient de klacht te worden behandeld door de hoofdofficier van justitie te Haarlem. Echter, gelet op het feit dat het hier gedragingen betreffen van langer dan een jaar geleden, kunnen alsnog ingediende klachten niet-ontvankelijk worden verklaard. In dit kader acht ik het ook niet opportuun om de familie Vroombout te verwijzen naar een andere instantie, zoals de Nationale ombudsman. Ingevolge de Wet Nationale ombudsman geldt in beginsel eenzelfde termijn van één jaar. Vanzelfsprekend staat het hen desondanks vrij contact met hem op te nemen. Inzake de klachten over de advocaat-generaal, heb ik begrepen dat de familie Vroombout reeds een brief d.d. 22 april 2002 heeft geschreven aan het ressortparket te Amsterdam betreffende een deel van haar klachten. Bij brief van 25 april 2002 heeft de advocaat-generaal voornoemde brief beantwoord. Indien de familie Vroombout niet tevreden is met het antwoord van de advocaat-generaal kunnen zij binnen een jaar nog een klacht over hem indienen bij de hoofdadvoaat-generaal te Amsterdam, dus vóór 25 april 2003. Een ambtenaar van mijn ministerie heeft de familie Vroombout hiervan op de hoogte gesteld.

Op het verzoek van de familie Vroombout om namens hen beroep (indien mogelijk) aan te tekenen in Portugal, kan ik niet ingaan. Het past mij namelijk als minister van Justitie niet te treden in individuele (rechts)zaken tussen burgers en buitenlandse autoriteiten. Ik kan de familie Vroombout slechts adviseren om, indien zij dit wensen, juridisch advies in te winnen.



Ik ben mij ervan bewust dat mijn antwoord niet bevredigend zal zijn voor de familie Vroombout. Ik kan helaas niet meer voor de familie Vroombout betekenen.

Ik vertrouw erop u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

De Minister van Justitie,