

Waarom een ICAO Annex 13 luchtvaartongevallenonderzoek niet door journalisten en burgers kan worden uitgevoerd

ICAO Annex 13 onderzoeken naar luchtvaartongevallen worden uitgevoerd door daartoe geautoriseerde overheidsinstanties vanwege juridische, technische en procedurele vereisten die fundamenteel onverenigbaar zijn met onderzoek door journalisten en burgers.

Onderzoeksautoriteit en wettelijke bevoegdheden

Staatsverantwoordelijkheid onder internationaal recht

ICAO Annex 13 is gebaseerd op Artikel 26 van het Verdrag van Chicago, dat staten verplicht om onderzoeken in te stellen naar luchtvaartongevallen binnen hun territorium. Deze verplichting kan alleen worden uitgevoerd door officieel aangewezen onderzoeksautoriteiten.

Onafhankelijke onderzoeksautoriteit vereist

Daartoe moeten Staten een onafhankelijke onderzoeksautoriteit instellen die gescheiden is van luchtvaartautoriteiten, die verantwoordelijk zijn voor het toezicht en de certificatie en andere entiteiten die de objectiviteit van het onderzoek zouden kunnen beïnvloeden. Deze autoriteit moet wettelijke onafhankelijkheid hebben om politieke of andere interferentie te weerstaan.

Uitgebreide juridische bevoegdheden

Onbeperkte toegang tot bewijs

De leider van het onderzoek (investigator-in-charge) heeft volgens ICAO Annex 13 onbeperkte en ongehinderde toegang tot:

- Het wrak en alle relevante materialen
- Vluchtrecorders (zwarte dozen) en ATC-opnames
- De plaats van het ongeval
- Alle bewijsmateriaal zonder voorafgaande toestemming

Wettelijke bevoegdheden

Onderzoeksautoriteiten hebben specifieke wettelijke bevoegdheden die alleen aan overheidsinstanties kunnen worden toegekend:

- Beslag leggen op wrakstukken en bewijs
- Binnentreden van eigendommen waar relevant bewijs zich bevindt
- Het in beslag nemen van documenten en apparatuur
- Verklaringen afnemen van getuigen onder ede
- Medische onderzoeken en obducties arrangeren

Bescherming van gevoelige informatie

Geheimhouding van onderzoeksgegevens

ICAO Annex 13 vereist strikte bescherming van onderzoeksgegevens die voor dat doel zijn verzameld, inclusief:

- Cockpitvoicerecorder-opnames en transcripties
- Communicatie tussen betrokken personen
- Medische en privé-informatie
- Analyses en meningen van onderzoekers

Deze informatie mag alleen gebruikt worden voor ongevalonderzoek en niet voor andere doeleinden, tenzij een gerechtelijke autoriteit bepaalt dat openbaarmaking zwaarder weegt dan de negatieve gevolgen. Deze negatieve gevolgen kunnen zijn dat beroepsbeoefenaars niet meer willen meewerken met lopende of toekomstige onderzoeken of dat buitenlandse onderzoeksautoriteiten waarmee vaak wordt samengewerkt geen onderzoeksinformatie willen delen.

Coördinatie met strafrechtelijke autoriteiten

Scheiding van strafrechtelijk en veiligheidsonderzoek

Het ongevalonderzoek moet gescheiden blijven van gerechtelijke procedures die gericht

zijn op het toewijzen van schuld of aansprakelijkheid. Tegelijkertijd moet er coördinatie zijn met gerechtelijke autoriteiten, vooral bij bewijs dat snel verzameld en geanalyseerd moet worden.

Primaat van het officiële onderzoek

Wanneer er geen verdenking van grove nalatigheid of schuld, heeft het officiële ongevalonderzoek voorrang boven alle andere onderzoeken. De onderzoeksautoriteit bepaalt wie toegang krijgt tot de ongevalsplek en wanneer het onderzoek is afgerond.

Technische en operationele vereisten

Gespecialiseerde expertise

Moderne luchtvaartongevallen vereisen hooggespecialiseerde technische kennis op gebieden zoals:

- Vliegtuigconstructie en -systemen
- Vluchtgegevens-analyse
- Menselijke factoren in de luchtvaart
- Meteorologie en luchtverkeersbeheer
- Materiaalwetenschap en forensische analyse
- veiligheidsmanagement

Internationale samenwerking

ICAO Annex 13 vereist gecoördineerde internationale samenwerking tussen verschillende staten (land waar het ongeval plaatsvond, registratie, operator, ontwerp, fabricage). Deze samenwerking kan alleen plaatsvinden tussen de daarvoor aangewezen onafhankelijke onderzoeksautoriteiten.

Rapportageverplichtingen

Officiële rapportage aan ICAO

De Staat die het onderzoek uitvoert, moet binnen 30 dagen een voorlopig rapport en binnen

12 maanden een eindrapport. Het voorlopige rapport en het eindrapport worden gedeeld met de bij het onderzoek betrokken staten en ICAO. Het voorlopige rapport is in beginsel niet openbaar. Alle deelnemende staten krijgen inzicht in het concept eindrapport en kunnen commentaar leveren. De Staat die het onderzoek uitvoert verwerkt deze commentaren. Zo ontstaat er een breed gedragen eindrapport met veiligheidsaanbevelingen.

Veiligheidsaanbevelingen

Staten (inclusief de instanties in die Staten) aan wie een veiligheidsaanbeveling is gericht moeten aangeven hoe ze de veiligheidsaanbeveling gaan opvolgen en uitvoeren, en zo niet, de reden(en) waarom niet.

Heropening van (afgesloten) onderzoek

Als onderzoek is afgerond (met een eindrapport) en nieuw significant bewijs komt beschikbaar dan dient de Staat die verantwoordelijk was voor het onderzoek(srapport) het onderzoek te heropenen.

Beperking van onderzoeken niet uitgevoerd door de betrokken onderzoeksautoriteiten

Onderzoeksresultaten van journalisten of burgers hebben geen juridische status en kunnen daarom:

- Geen toegang afdwingen tot bewijs of getuigen
- Geen officiële conclusies trekken die juridische gevolgen hebben
- Geen veiligheidsaanbevelingen uitbrengen met gezag
- Niet deelnemen aan internationale onderzoeksprotocollen

Potentiële interferentie

Onderzoeksresultaten van journalisten of burgers met eenzijdige bevindingen in de media kunnen het formele onderzoek belemmeren.

Conclusie

Hoewel journalisten en burgers waardevolle ondersteunende rollen kunnen spelen door informatie te verzamelen, vragen te stellen en verantwoording te eisen van autoriteiten, kunnen zij geen officieel ICAO Annex 13 onderzoek uitvoeren. Dit systeem vereist specifieke wettelijke bevoegdheden, technische expertise en internationale coördinatie die alleen beschikbaar zijn voor officieel aangewezen overheidsinstanties.

De ingebouwde checks en balances als borging voor het op de beoogde wijze functioneren van het functioneren van het veiligheidssysteem in de luchtvaart dienen altijd kritisch te worden beoordeeld (voor verbetering) door journalisten en wetenschappers al dan niet geholpen door burgers.

De scheiding tussen officieel veiligheidsonderzoek en onafhankelijke journalistieke research is essentieel voor het behoud van de integriteit van beide processen en de uiteindelijke verbetering van de luchtvaartveiligheid.