

## Over management- en veiligheidscultuur van Martinair

In het onderzoek ná de Martinair-crash in Faro lijkt onvoldoende aandacht besteed aan de heersende management- en veiligheids-cultuur van Martinair als mogelijke onderliggende oorzaak van de crash.

Vlucht MP-495 was een op korte termijn ingelaste vlucht.

In de media zijn de jaren ná de crash diverse uitspraken gedaan die wellicht een indicatie kunnen geven over de ten tijde van de crash heersende cultuur binnen Martinair.

Onderstaand een, wellicht subjectieve, selectie door mij, Cor ten Hove.

### **Uitspraken Prof. Pieter van Vollenhoven over onafhankelijk onderzoek:**

*Trouw, 8 april 2019:*

“Nog nooit heb ik bij een onafhankelijk onderzoek meegemaakt dat er bij een voorval sprake was van een donderslag bij heldere hemel”, schrijft hij. “Alles is volledig bekend, maar veelal ontbreekt de veiligheidscultuur om dit intern aan de orde te kunnen stellen.”

*Haagsche Courant, 21 december 2002:*

“Volgens de voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid was er ten tijde van de ramp [Martinair crash in Faro] nog geen sprake van onafhankelijk ongevalonderzoek.”

### **Andere media berichten:**

*Volkskrant, 28 april 1994, n.a.v. jaarcijfers 1993 van Martinair:*

... Schröder stelt zich tot taak van zijn maatschappij een zo lean mogelijke onderneming te maken en zegt permanent te hameren op het schrappen van overbodige kosten. ...

*EenVandaag, 16 januari 2016:*

Vlucht MP495 van Martinair had nooit mogen vertrekken naar Faro. Dat stelt een voormalig technisch controller in EenVandaag. Hij zette onder druk zijn handtekening onder een formulier waarmee de noodzakelijke vervanging van het landingsgestel van het ramptoestel tot drie keer toe werd uitgesteld.

*Engelse vertaling van officiële onderzoeksrapport*

- P13: vertraging van 40 minuten door uitschakelen kapotte straalomkeerder
- P32: landing op Schiphol verplicht met drie werkende straalomkeeders

### **Onrust onder vooral Martinair piloten in 1998 (bijna zes jaar ná de crash):**

*Trouw, 4 augustus 1998:*

... Volgens de vier piloten is de werkdruk bij Martinair zo hoog geworden dat de veiligheid erdoor in het gedrang komt.

*Trouw, 7 augustus 2008:*

“Zeker, het is druk”, erkent de bedrijfswoordvoerder. “Maar wij zullen nooit iemand dwingen om in te vallen. De piloot moet altijd zelf beoordelen of hij uitgerust genoeg is om de lucht in te gaan. Er zijn nu eenmaal situaties dat je plotseling een invaller nodig hebt. Een passagier heeft er geen boodschap aan als een piloot ziek of misselijk is. De passagier wil naar zijn bestemming.”

*NRC, 6 augustus 1998*

... Volgens Folmer schort er van alles aan de communicatie binnen Martinair. De oorzaak van het tekort bij deze maatschappij is voornamelijk de achterstand in trainingen. Het betreft dan meerdaagse bijeenkomsten waar de piloten wordt geleerd om als cockpitbemanning beter met elkaar samen te werken (cockpit resource management). Hierdoor hoopt men de menselijke factor als mogelijk risico op een vlucht verder terug te dringen. Bij ongelukken en incidenten in het verleden blijkt die 'human factor' steeds weer een belangrijke rol te spelen.