

RESPONSES TO DRAFT REPORT 'COLLISION DURING PUSHBACK'

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
1	KLM	Summary	During the push of the B747, his view on the apron was obstructed by the aircraft's engines	".....his view on the B787 was obstructed ..."	yes	
2	KLM	1.2was standing next to the aircraft with his communication cable already disconnected from the aircraft....	After the pushback of the KL623 (B787) was completed, the tractor driver disconnected the tow truck and returned to the stand. The tractor driver gave the cockpit crew the all clear signal. The PB truck driver was not standing next to the aircraft but on the aircraft stand at the time of the collision.	yes	
3	KLM	1.6	However, the CVR recording of the B787, which had a duration of 2 hours, was not safeguarded on time by the flight crew through pulling the circuit breakers after the occurrence of the accident.	<p>The CVR on-off logic of the B787 allows recording based on the following conditions, any of these conditions must be met (OR-logic):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Origin airport entered; - Any Engine on - A/P in air - Test on. <p>According to flight preparation procedures/checklist the TEST-ON switch must be pressed. However the recorders will stop after 10 minutes when any of the other conditions are not met.</p> <p>The CVR CB is located in the E&E compartment. Following the incident a maintenance order was issued to secure the recordings by pulling the CB. The execution of this task was however delayed. The task could be executed after the authorities released the aircraft and the aircraft was towed to the hangar.</p>	yes	
4	KLM	2.5	This investigation shows that the operator's procedures were not effective in preserving the CVR recordings, which is an obligation in case of an accident or serious incident.	Apart from the operator's procedures system design and operations were contributing factors in the preservation of the recordings.	no	The statement that the operators procedures were not effective in safeguarding the CVR recording are correct. System design and operation was not part of the scope of the investigation.
5	KLM	2.2	the ground controller maintained an efficient flow of traffic as an arriving wide-body aircraft could immediately dock in front of the B787 and therefore did not block taxiway A for other traffic	<p>Ref. finding F-1 of the ISMS report.</p> <p>"There is a discrepancy between the required separation margin provided by the pushback limit lines in the apron design when docking at gate F-08, and the experienced separation margin by flight crew"</p> <p>Maintaining an efficient flow means that the docking aircraft is not stopped because of the perceived lack of separation.</p>	yes	

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
6	EASA		<p>"Ground Control is responsible for traffic control on the manoeuvring area, with the exception of active runways" (line 4-9, on page 12).</p> <p>"Pushback truck drivers are obliged to listen to the relevant aerodrome's Apron Control radio frequency (in this case Apron-North). They have no access to the LVNL's Ground Control frequencies." (line 39-41, on page 12).</p> <p>"Pushback clearances from Ground Control are communicated to the truck driver by the respective flight crew." (line 30, 31, on page 16)</p> <p>"Study the possibilities of direct communication between pushback driver and ATC" (line 17, page 18).</p>	<p>From the report we understand that the drivers of the towing vehicles seem to have been on the manoeuvring area (as mentioned in the report, but without access to the frequency of the ATC unit (ground control) responsible for that area. Our conclusion is based on the relevant text of the draft report, but also on the chart available on the AIP where the ATC boundaries are defined by a red line.</p> <p>On this basis, we believe that the report should further analyse this, given that drivers operating on the manoeuvring area are meant to be able to comply with the relevant ATC unit's instructions (see for instance SERA.3210 (4) (iv), which requires "... vehicles and vehicles towing aircraft shall comply with instructions issued by the aerodrome control tower", and ADR.OPS.B.027 (b) (2) (iv) of Regulation 139/2014). Moreover, in the EU it is now a legal requirement that if a vehicle is meant to be used on the manoeuvring area, it must be "equipped with a radio allowing two-way communication on the appropriate air traffic services frequency and any other frequency necessary, if it is intended to be operated on either of the following areas: (i) the manoeuvring area; (ii) other operational areas where communication with the air traffic services unit or other operational units of the aerodrome is necessary;..". Therefore, we believe that the report needs to also analyse this aspect, and mention the legal requirement/ obligation, even though the report says that they are now studying "the possibilities of direct communication between pushback driver and ATC".</p> <p>it might also be beneficial for the report to explain the role of the Apron Control.</p>	partly	<p>At Amsterdam Airport Schiphol, one of the aspects of apron management services provision is the control of tow movements (including pushbacks). LVNL has delegated this specific task to Amsterdam Airport Schiphol (Apron Control). Pushback trucks are equipped for two-way radio communication with Apron Control. The aerodrome manual also states that during the pushback, the truck drivers shall monitor the frequency of Apron Control. This aspect has not been further analyzed in this investigation. A footnote was added in the report to explain the responsibilities of Apron Control.</p>

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
7	EASA			<p>In lines 10-13 (page 10) it is stated that Amsterdam Airport Schiphol has standard pushback procedures in the form of a general standard pushback directions chart, and procedures per stand. The standard pushback directions chart for taxiways A16 and A14, as applicable at the time of the accident, are depicted in Figure 4. In lines 16 to 18 (page 12), it is also stated that "The LVNL's Schiphol Tower Approach (TWR-APP) operations manual describes an alternative pushback procedure in the opposite direction of a standard pushback"</p> <p>In this respect, it is reminded that as per ADR.OR.E.005 (b) of Regulation 139/2014, "The aerodrome manual shall contain or refer to all necessary information for the safe use, operation and maintenance of the aerodrome, its equipment, as well as its obstacle limitation and protection surfaces and other areas associated with the aerodrome", while in AMC3 ADR. OR.E.005 it is stated that the aerodrome manual needs to contain procedures for " ...14.3 engine start and aircraft push-back; ..". The rationale behind this provision, which is based on relevant ICAO material (ICAO Doc 9774), was to have a single document which describes the way such operations take place in a coordinated manner, to avoid having different organisations developing different, diverging, procedures, on the same issue, as this has the potential to cause a safety issue. Therefore, in our view, there should not be "non-standard procedures", especially when they contradict already established procedures which take into account the design characteristics of the aerodrome to ensure safe, and unrestricted, operations. Therefore, in our view, the report should should focus on the level of coordination between the ATS provider and the aerodrome operator.</p>	partly	<p>The published aerodrome manual contains procedures for the pushback. The manual states that the truck driver needs to strictly adhere to the pushback clearance instructions received from the flight crew. The flight crew receives the pushback clearance from Ground Control and shall pass the clearance on word-for-word. The Aeronautical Information Publication (AIP) of the Netherlands also states that the flight crew shall read back to ATC all instructions contained in the pushback clearance. The flight crew shall ensure that the complete pushback clearance from ATC is communicated word-for-word to the pushback crew.</p> <p>It has been added to the report that the long pushback procedure was a not assessed and aligned procedure within the sector parties. The content of the aerodrome manual is not considered a safety issue for this specific occurrence.</p>
8	LVNL			<p>In het conceptrapport wordt op diverse plaatsen gewezen op het niet naleven van standaarden, welke vervolgens als oorzaak van het ongeval worden aangewezen. Het adagium 'afwijken van standaard procedures = risico' overheerst, terwijl dit zeker niet het geval is. OvV belichtte eerder het rijden op taxibanen Alfa en Bravo als niet-standaard en dus risico verhogend, terwijl veel manoeuvres juist risico verlagend zijn. De dieperliggende oorzaken van het ongeval komen door deze nadruk niet aan bod en geven zo weinig aanleiding tot verbetering. LVNL verzoekt OvV het rapport hierop aan te passen en meer nadruk te leggen op de dieperliggende oorzaak en wat daar mogelijk aan te doen valt.</p>	partly	<p>It is a fact that in this accident Ground Control deviated from a standard pushback. The text has been partly amended to clarify that non standard procedures are not assessed and therefore introduce a certain risk.</p>
9	LVNL	summary	"Standing on the apron" corrigeren naar "standing on the taxitrack"	Beide toestellen waren reeds gepushed en bevonden zich op de taxibanen.	yes	
10	LVNL	summary	"Aircraft on the apron" uitbreiden naar "aircraft on the apron and taxitrack(s)"	Het begrip "apron" wordt dikwijls alleen gezien als (voor ATC) buiten de rode lijnen. Dus alleen de VOP. Zodra een toestel gepushed wordt komt het vanaf de meeste VOP's op een taxibaan.	yes	

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
11	LVNL	summary		<p>Voor dit specifieke ongeval ontbreekt een belangrijk item in deze paragraaf. Inbound verkeer voor gate F08 weigert soms te docken als een gepushte outbound machine vanaf deze gate op de pushback limit line staat. Crews van de inbound machine vinden de ruimte te krap om te docken, dit ondanks het feit dat er voldoende ruimte is.</p> <p>Dit is de reden waarom er een "long pushback" gegeven werd (en dus niet om efficiency redenen zoals hier wordt gesuggereerd). In paragraaf 1.5.2. 2e alinea staat het wel goed beschreven.</p> <p>Bij weigering van docking ontstaat een onverwacht probleem op taxibaan A en wordt een Ground Controller afgeleid – daarmee wordt het ook weer een safety issue.</p>	yes	
12	LVNL	summary	The non-standard pushback of the B787 implied a temporary restriction of other traffic in its vicinity, which was not recognised.	Het is maar de vraag of een alternative pushback niet standaard is. Het is duidelijk dat het in dit geval mensen verrast heeft maar is het niet zo dat zowel de standaard als alternative beschreven staan?	no	A long pushback procedure was not an assessed and aligned procedure.
13	LVNL	1.5.2	The ...Area.	De ATC unit was Schiphol Tower (LVNL). De controller was een Ground Controller met Schiphol Noord als verantwoordelijkheidsgebied.	yes	
14	LVNL	1.7 2.4	Schiphol ... time However ... collision	<p>Deze zinsnede houdt onvoldoende rekening met risico's die moeilijk zichtbaar zijn in de analyse. Een afwijking van de procedure zorgt in isolatie inderdaad voor een toename van complexiteit en risico. Maar een instructie staat nooit op zichzelf.</p> <p>Een afwijking van de standaard wordt doorgaans gebruikt om de doorstroming te verbeteren en/of conflicten te vermijden. Als deze twee resultaten bereikt worden nemen complexiteit en risico's juist af.</p> <p>Het staat niet ter discussie dat in dit specifieke geval de afwijkende pushback heeft bijgedragen aan de risico's, maar de zichtbare voordelen van flexibiliteit in het kiezen van oplossingen worden in dit conceptrapport te weinig op waarde geschat.</p> <p>Hoewel de noodzaak van flexibiliteit van de ground controller wordt erkend in paragraaf 1.7 leunt de rest van de analyse toch erg zwaar op het non-standaard zijn van de pushback. Ook standaard pushbacks conflicteren wel eens met elkaar en ook dat conflict kan soms niet onderkend zijn. LVNL betwijfelt dan ook dat het 'afwijkend' zijn van de instructie een doorslaggevende factor was in dit incident.</p> <p>Dat blijkt eens te meer uit het feit dat aangegeven wordt dat de ground controller nog meer dan eens naar de situatie heeft gekeken, en desondanks het conflict toch niet opmerkte of niet als zodanig heeft ingeschat.</p>	partly	The report already noted that controllers need some professional space for dealing with non-standard situations. However, non-standard procedures are not assessed for safety risks, thereby still adding complexity and introducing risks. The ISMS also identified several additional actions to further reduce the risk of collision. The text of paragraph 2.4 has been amended to better reflect this.

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
15	LVNL	2.1	In case... clearances.	De stelligheid waarmee dit geformuleerd is, is niet geheel terecht. Als de PB chauffeur nl. wél geïnformeerd was, valt niet uit te sluiten dat hij wel voldoende zicht had of ervoor gezorgd had dat hij voldoende zicht kreeg, of een andere voorzorgsmaatregel had genomen om een botsing te voorkomen.	yes	
16	LVNL	2.2	The reason.....of the event.	De huidige tekst is niet geheel correct. Er was geen dwingende reden voor de ground controller om een 'efficient flow of traffic' te behouden. Het was immers niet druk, zoals terecht beschreven wordt. De reden voor het geven van een long pushback is het soms niet willen docken door een inbound machine op F08.	yes	
17	LVNL	2.2	It was not recognised by the ground controller that this temporarily restricted other traffic movements in the vicinity.	Het LVNL onderzoek wees uit dat in dit geval de verkeersleider zich dit wel realiseerde. De tekst 'it was not recognised' is dus niet correct. Dat het uiteindelijke resultaat niet de beoogde uitkomst was, kwam niet doordat hij zich geen rekenschap gaf van beperkingen van een long-pushback.	yes	
18	LVNL	2.2	As again demonstrated by this accident, deviating from standards and routines increases complexity and introduces risks.	Het op deze manier omgaan met pushback procedures lost dagelijks veel potentiële problemen op. De grondverkeersleider is min of meer gedwongen om meer ruimte dan de beschreven pushback procedure te nemen om de bewegingen op het vliegveld beheersbaar en veilig te houden. De focus zou moeten liggen op een procedure die voor iedere partij duidelijk en acceptabel is, en niet zozeer op de afwijking van procedures. LVNL heeft hiervoor overigens aanbevelingen gedaan en inmiddels geïmplementeerd.	partly	LVNL is responsible to ensure that procedures are clear for all parties involved. Indeed in some cases an incidental deviation from a procedure decreases risks. The sentence has been amended to indicate that for this specific accident however, deviating from the standard procedure increased complexity and introduced risks.
19	LVNL	2.2	Which was not recognized by the ground controller	De Ground Controller heeft het probleem gezien en onderkend. De oplossing voor het probleem was niet de juiste, maar dat kon de controller op dat moment nog niet weten (geblokte RT-call waardoor er geen reactie kwam van de pushback driver).	yes	
20	LVNL	2.3	The ground... clearance.	Graag aangeven waar dit in de regelgeving is vastgelegd. Er zijn overigens omstandigheden waarbij visual assessment helemaal niet mogelijk is –bijvoorbeeld BZO-omstandigheden.	yes	
21	LVNL	2.3	As the.....clearance.	De reden dat de PB-driver niet wist dat de B787 een long pushback had gemaakt is het feit dat de informatie van Ground Control richting de flightcrew gedeeltelijk uitgeblokt was. Het feit dat de pushback truck driver geen direct contact met de grondverkeersleider is normaal en speelde hierbij geen rol.	yes	

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
22	LVNL	2.4	The Board...drivers.	OvV maakt in dit rapport duidelijk kennis te hebben genomen van de maatregelen die genomen zijn. De suggestie van het conceptrapport is dat de genomen maatregelen onvoldoende zijn, maar niet waarom de OvV dat vindt. Er wordt bij de andere aanbevelingen vanuit het ISMS-rapport wel gesteld dat het feit dat het vooral studie-opdrachten zijn niet voldoende zou zijn.	no	The deviation from the standard procedures continues to exist as working practice, still adding complexity and introducing risks, in this case the risk of collision. Additional actions agreed on to further reduce the risk of collision are actions that require further study and/or involve future technological developments. It is therefore still uncertain if these measures will be implemented and in how far these measures will contribute to further pushback collision risk reduction.
23	LVNL	2.4	This procedure is an example of a working practice that is not a standard procedure, and as such it can be questioned whether the practice has been sufficiently considered for safety risks.	Deze vraag is in het ISMS rapport beantwoord: een long pushback is niet van een aparte safety assessment voorzien. Zie ook blz. 17 r21-22.	yes	
24	LVNL	2.4	However, the deviation from the standard procedures continues to exist as working practice, still adding complexity and introducing risks, in this case the risk of collision.	Met de gedane en geïmplementeerde aanbevelingen mbt pushbacks is er niet langer sprake van afwijken van procedures. Iedere pushback wordt uitgevoerd met een duidelijke benoeming van een eindpunt die voor alle partijen acceptabel is. Deze tekst gaarne veranderen in: 'The amended procedures have been adapted to always issue clear and agreed pushback points that are understood by the pushback driver.' Op blz. 17 r32-39 staat het correct verwoord.	partly	The Dutch Safety Board considers the standard procedure a pushback to the pushback limit lines. The report already indicates that the long pushback procedure has been amended to indicate a position or reference, which creates more clarity, however still implies a certain safety risk as it has not been assessed.
25	LVNL	2.4	The ISMS investigation has identified relevant safety issues, however, the investigation does not address in detail the background and issues related to the undocumented and non-standard long pushback procedure.	Met de geïmplementeerde verbeteringen is er niet langer sprake van afwijken van procedures en dus ook niet van 'undocumented and non-standard long pushback procedure'. Deze zin graag weghalen.	yes	
26	LVNL	2.4	Although amended, this working practice whereby obstacle clearances are no longer guaranteed, continues to exist.	Een obstacle clearance kan nooit voor elke pushback gegarandeerd worden: daarvoor zijn er zijn te veel afhankelijkheden, met name andere vliegtuigen in de buurt. De grondverkeersleider zal het moment van de klaring van de pushback zodanig geven dat er geen praktisch botsingsrisico is. De tekst 'Although amended, this working practice whereby obstacle clearances are no longer guaranteed, continues to exist.' graag veranderen in: 'The amended procedures have been adapted to always issue clear and agreed pushback points that are understood by the pushback driver.' Op blz. 17 r32-39 staat het correct verwoord.	yes	
27	LVNL	3	The reason for deviating from the standard pushback procedure was to ensure an efficient flow of traffic.	To ensure an efficient flow of traffic wordt hier aangegeven als bijna ongewenst, maar is ook een van de hoofdtaken van ATC. Bovendien komt die andere 747 voor F8 gewoon dus als je die ergens anders laat staan, blokkeert hij de taxibaan en krijg je daar non standard taxipaden. De crux is hier dat zeker gesteld moet worden door de GC dat de non standard pushback voldoende clearance houdt met andere pushbacks.	yes	
28	LVNL	3	It implied a temporary restriction of other traffic in its vicinity, which was not recognised.	De Ground Controller heeft het probleem wel opgemerkt, zoals ook blijkt uit de tekst van het conceptrapport. De oplossing voor het probleem was niet de juiste, maar dat kon de controller op dat moment nog niet weten (geblokte RT-call waardoor er geen reactie kwam van de pushback driver).	yes	

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
29	LVNL	3	Although amended, the long pushback working practice - whereby obstacle clearances are not guaranteed – is still being used and thereby introducing complexities and safety risks.	Alle varianten van pushbacks worden nu voorzien van een duidelijke eindpositie welke bekend is bij alle partijen. Deze tekst graag corrigeren in: The amended procedures have been adapted to always issue clear and agreed pushback points that are understood by the pushback driver.'	partly	Sentence has been amended to also indicate the implemented change.
30	LVNL	3		LVNL heeft na het ISMS onderzoek drie concrete maatregelen genomen: - Vaste punten op Taxiway A waar een pushback vanaf een bepaalde gate naar toe gepusht wordt; - De instructie tot het maken van een ""long pushback"" is vervallen en vervangen door een pushback instructie naar een specifiek punt. - Ground Controllers zijn er op gewezen dat separatieverantwoordelijkheid niet gedelegeerd kan worden aan pushback-drivers; Deze maatregelen worden genoemd in de conceptrapportage blz. 17, r32-39, maar zouden in de conclusie nog kunnen terugkomen.	yes	
31	LVNL		The investigation further showed that the operator's procedures were not effective in preserving the CVR recordings for the purpose of the safety investigation, which is an obligation in the event of an accident or serious incident.	Het conceptrapport geeft de indruk dat alle benodigde informatie beschikbaar was. Zonder duidelijk te maken welke informatie werd gemist gedurende het onderzoek (en daarbij een voorbehoud ten aanzien van analyse en conclusies te maken), is deze conclusie voor dit ongeval niet helemaal terecht. Suggestie is om voor de retentietijd van cockpit voice recorders een aparte rapportage te maken.	no	This conclusion as it is formulated is a finding resulting from this investigation.
32	AAS	1.2	The pushback truck driver positioned the B787 approximately 20 meters behind the pushback limit line on taxiway A16 to ensure clearance for the arriving aircraft	Herformuleren. Ook bij een standard pushback (op de pushback limit line) is er voldoende klaring voor een inkomend vliegtuig. De long pushback wordt gegeven om meer ruimte te bieden aan het inkomend vliegtuig.	yes	
33	AAS	1.2	A pushback limit line is a marking on the apron for use by pushback truck drivers pushing back an aircraft from a stand.	Pushback limit lines zijn aangebracht op de taxiway, niet op het platform ('apron').	yes	
34	AAS	1.2	A pushback limit line is designed to provide clearance between aircraft and fixed objects, aircrafts on stands and taxiing aircraft on adjacent taxiways.	Het meervoud van 'aircraft' is 'aircraft'.	yes	
35	AAS	2.1	Hier moet voor de volledigheid nog wel bij dat Ground Control de flight crew wel degelijk wees op de long pushback van de B787 maar dat deze communicatie werd geblokkeerd.	Zie bladzijde 8, regels 15-19.	yes	
36	AAS	2.2	It was not very busy at Ground Control at the time of the event.	Dit is een wat vreemde formulering. 'Not very busy' is een subjectieve weergave; beter is om de drukte op dat moment te relateren aan de gemiddelde drukte. Suggestie: 'At the time of the event, the number of movements in the Northern Ground Control section was lower than normal.'	no	The statement is based on information provided by ATC. As the workload of the controller was not considered an issue in this investigation, this aspect has not been further investigated.
37	AAS	2.2	As again demonstrated by this accident, deviating from standards and routines can increase complexity and can introduce risks.		partly	The sentence has been amended to indicate that for this specific accident however, deviating from the standard procedure increased complexity and introduced risks.
38	AAS	2.4	'amongst others' weghalen	In het ISMS rapport worden een zelfde aantal safety issues genoemd.	yes	

No.	Organisation	Section/ Paragraph	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation	Corrected	Dutch Safety Board response
39	AAS	2.4	De safety issues zijn niet letterlijk uit het ISMS rapport overgenomen.		yes	
40	AAS	2.4	The Taskforce Ground	Dit moet zijn: The Taskforce Pushback	yes	
41	AAS	2.4	In this case the risk of collision	Toevoeging weglaten. Hiermee wordt "still adding complexity and introducing risk" gekoppeld met "this case". Echter worden er geen long pushback klaringen zonder eindpunt meer gegeven en geen risico's op deze manier meer geïntroduceerd.	partly	In this sentence 'this case' refers to pushbacks in general. The sentence has been amended.
42	AAS	2.4	This procedure is an example of a working practice that is not a standard procedure, and as such it can be questioned whether the practice has been sufficiently considered for safety risks. In response to the accident, the LVNL did amend the working practice. A 'long pushback' clearance is now only issued with an indication of the position or reference for the end of the pushback. However, the deviation from the standard procedures continues to exist as working practice, still adding complexity and introducing risks, in this case the risk of collision	Er wordt gesuggereerd dat afwijken veiligheidsrisico's introduceert. Dat klinkt logisch. Maar op dit punt ook weer niet helemaal duidelijk. De specifieke afwijking is aangepast na het incident. Is dit voldoende bij deze specifieke afwijking? Of vindt de Raad dat er meer gedaan moet worden; zo ja wat dan?	partly	The deviation from the standard procedures continues to exist as working practice, still adding complexity and introducing risks, in this case the risk of collision. Additional actions agreed on by ISMS TOPSAG to further reduce the risk of collision are actions that require further study and/or involve future technological developments. It is therefore still uncertain if these measures will be implemented and in how far these measures will contribute to further pushback collision risk reduction.
43	AAS	2.4	The Board also notes that the ISMS analysis does not address in detail the background and issues related to the undocumented and non-standard 'long pushback' procedures.	In het joint occurrence report p 37 – 50 wordt hierop ingegaan. Daarbij wordt beschreven: verschillen 'work as done' versus 'work as imagined' voor de verschillende operators, er worden 20 safety barriers beoordeeld, er worden 5 safety issues geïdentificeerd en vervolgens wordt het collision risk geclassificeerd. Graag aangeven welke detail background en issues daaraan toegevoegd zouden kunnen worden.	yes	
44	AAS	2.4	Although amended, this working practice whereby obstacle clearance are no longer guaranteed, continues to exist.	Heroverwogen. Omdat nu door de verkeersleider moet worden aangegeven waar een long pushback stopt, zal deze klaring alleen gegeven worden wanneer de verkeersleider zich ervan vergewist dat de klaring vrij is van obstakels.	yes	