

Notat

om mødet den 25. august 2000 vedrørende Havarikommissionen for Civil Luftfart (HCL).

HCL's virksomhed, der omfatter undersøgelser af flyvehavarier og flyvehændelser med det formål at forebygge sådanne, gav i sommer anledning til omtale og kritik i medierne.

På den baggrund blev der – under ledelse af departementschef Karsten Dybvad – afholdt et møde med repræsentanter for luftfartssektoren med henblik på at forbedre dialogen og samarbejdet.

Mødedeltagerne fremgår af vedlagte bilag.

Departementschefen gav indledningsvis udtryk for, at flyvesikkerheden skal være i højsædet, og at dialogen med og i branchen er uhyre vigtig. Mødet blev afholdt med henblik på en fremadrettet indsats for at løse problemerne, og det var vigtigt, at der blev igangsat en positiv proces.

Cimber Air støttet af SAS, Maersk Air, Premair og Sterling tilkendegav, at samarbejdet med HCL var blevet forværret gennem de seneste år, hvilket efter selskabernes opfattelse til en vis grad skyldes et lavt erfaringsniveau i kommissionen, navnlig vedrørende de menneskelige faktorerets betydning for flyvehavarier og -hændelser, men først og fremmest kommissionens lukkethed, manglende dialog og samarbejde.

Der var derfor behov for ændringer, og det blev foreslået, at luftfartssektoren mødes igen om 6 måneder med henblik på en vurdering af, om samarbejdet fungerer bedre.

Rådet for Større Flyvesikkerhed bemærkede, at HCL ifølge rådets opfattelse ikke tillægger de menneskelige faktorer nok betydning ved sine undersøgelser, og rådet havde ikke tillid til samarbejdet med kommissionen. Det blev samtidig foreslået, at der indskydes et organ mellem Trafikministeriet og kommissionen til varetagelse af uafhængigheden, en model, der ifølge rådet findes i andre lande. Det var vigtigt, at tilliden genskabes.

Danske Pilotorganisations Samråd henviste til et brev, som man havde faxet dagen før til Trafikministeriet, og som blev fremlagt på mødet, hvori DPS bl.a. gav udtryk for utilfredshed med en ny ledelsesstil i HCL. DPS ønskede en ændret ledelsesstil baseret på tillid og fortrolighed.

Nordisk Flyforsikringsgruppe bemærkede, at et tidligere godt samarbejde med HCL var blevet væsentligt forringet i de senere år til ulempe for de forsikrings- og erstatningsmæssige aspekter ved en flyveulykke.

Dansk Ultra-Let Flyveunion gav udtryk for manglende tillid til HCL's kompetence og samarbejdssevner og beklagede det manglende samarbejde.

Kongelig Dansk Aeroklub udtrykte mistillid til HCL og var bekymret over udviklingen.

Dansk Svæveflyver Union nævnte, at unionen tidligere selv havde forestået udkastene til havariudredninger, eftersom HCL ikke rådede over en svæveflyverekspert. Dette samarbejde var nu helt ophørt, og en del ulykker undersøges ikke af HCL, hvorfor unionen må udrede disse selv.

Unionen nævnte endvidere et eksempel fra en dødsulykke i Holstebro, hvor man 4 måneder efter ulykken endnu ikke havde hørt noget fra HCL.

SAS tilføjede, at interne undersøgere hos SAS går på de samme kurser, som Havarikommissionens personale, og at SAS tidligere i visse situationer selv fik lov at gennemføre undersøgelser og komme med udkast til rapporter. Et samarbejde, der stadig fungerer fint med den svenske og norske havarikommission.

Dansk Motorflyver Union efterlyste en hurtigere faktuel udmelding fra HCL efter en ulykke men havde ingen indvendinger imod, at unionen ikke kan deltage i havariundersøgelserne. Unionen håbede på et godt fremtidigt samarbejde.

AOPA fandt, at lukkethed medfører mistillid. Det skulle være naturligt at turde henvende sig til HCL.

Dansk Flyvelederforening udtalte, at en hel branche har mistillid til HCL, og foreningen mente ikke umiddelbart, at flyvesikkerheden kan vente 6 måneder på en bedring af forholdene.

Chefen for Statens Luftfartsvæsen, Ole Asmussen, gav udtryk for, at man i dag ved en fælles indsats har fået et samarbejde, der nu fungerer godt med Havarikommissionen.

Chefen for Havarikommissionen, Jørn Madsen sagde, at han var ked af den kritik, der har været