



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 10. januar 2017
J. nr. 2016-6329

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 13. december 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 215:

Ministeren bedes redegøre for, hvorfor Havarikommissionen de seneste tre år ikke har udstedt rekommandationer på luftfartsområdet henset til, at lov om luftfart og EU-forordning 996/2010 indeholder krav om rekommandationer, og at rekommandationer på luftfartsområdet i øvrigt fremgår af finansloven for 2016 under Havarikommissionens opgaver og formål.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og bedt om en redegørelse for brugen af sikkerhedsanbefalinger i kommissionens arbejde. Havarikommissionen oplyser, at:

”Havarikommissionens undersøgelsesmetodik og interne processer har til formål at afdække eventuelle brister i sikkerhedssystemerne og henlede myndigheders, fabrikanter, operatørers og andre involverede aktørers opmærksomhed på bristerne, så passende aktioner gennemføres så hurtigt som muligt og lignende tilfælde forebygges.

Inden for de seneste ca. 10 år er havarikommissioner på verdensplan gået fra at sidde isoleret med deres undersøgelser til at være procesorienterede myndigheder, der i dialog med de involverede aktører og øvrige involverede nationale og internationale myndigheder arbejder på at skabe de fælles forebyggende tiltag, der er nødvendige for at fremme flyve- og jernbanesikkerheden. Statistikken inden for både luftfart og jernbane viser, at antallet af ulykker fortsat er faldende.

Det betyder med andre ord, at omverdenen og involverede aktører samt øvrige nationale og internationale myndigheder allerede parallelt med undersøgelsen kan iværksætte sikkerhedsmæssige tiltag. De behøver ikke længere at afvente en havarikommissions endelige rapport eller redegørelse, idet de allerede i undersøgelsesprocessen får mulighed for at handle proaktivt ud fra de informati-



oner som klarlægges undervejs i undersøgelsen, hvor de er inddraget i langt større grad end tidligere.

Side 2/2

Når de involverede aktører og øvrige nationale og internationale myndigheder på foranledning af Havarikommissionens undersøgelser handler og iværksætter de nødvendige forebyggende tiltag, der proaktivt bidrager til at forhindre lignende flyvehavarier, alvorlige flyvehændelser og jernbaneulykker, finder Havarikommissionen i den endelige rapport eller redegørelse ikke længere anledning til at fremsætte sikkerhedsanbefalinger, der således allerede er implementerede i de overordnede sikkerhedssystemer.

Havarikommissionen vil i de offentliggjorte rapporter eller redegørelser i stedet for angive, hvilke sikkerhedsfremmende foranstaltninger, der blev iværksat under forløbet af sikkerhedsundersøgelsen.

Såfremt Havarikommissionen i alle faser af sikkerhedsundersøgelsen skønner, at de eventuelt foreslåede eller iværksatte sikkerhedsfremmende foranstaltninger ikke er tilstrækkelige, vil Havarikommissionen uden tøven fremsætte sikkerhedsanbefalinger til de relevante myndigheder.

Sikkerhedsanbefalinger fra Havarikommissionen indeholder ikke specifikke løsninger, men et afdækket risikoområde, hvor det er op til myndighederne, eventuelt sammen med fabrikanter, operatører og andre involverede aktører, at finde den optimale løsning (sikkerhedsbarrierer) for det afdækkede risikoområde.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen