

det er baggrunden for, at HCL, som det gælder for andre landes havarikommissioner, har adgang til at kunne inddrage sagkyndige i undersøgelserne, herunder ved undersøgelser på et uafhængigt værksted.

Det forhold at havarikommissionen inddrager andre sagkyndige eller indgår i en fornuftig og nødvendig dialog med involverede parter, medfører imidlertid ikke, at havarikommissionen af denne grund bliver mindre uafhængig, men er et helt nødvendigt led i udførelsen og optimeringen af havarikommissionens arbejde.

HCL behandler årligt ca. 100 indberetninger, der resulterer i offentliggørelse af henholdsvis redegørelser og rapporter.

HCL må for at dække et meget bredt fly-operativt og -teknisk spektrum nødvendigvis inddrage forskellige sagkyndige og akkrediterede repræsentanter med egne eksperter i sine undersøgelser. I forbindelse med gennemførelsen af sine undersøgelser er det normalt, at der deltager sagkyndige fra fly- og motor-fabrikanten og andre eksterne eksperter. De involverede flyselskaber bidrager i nødvendigt omfang med tilvejebringelse af dokumentation og anden baggrundsinformation, der rekvireres af HCL.

Undersøgelserne af hændelser og havarier styres af HCL, og de detaljerede undersøgelser gennemføres altid under HCL ledelse og supervision enten ved pågældende fly- og motor-fabrikanten eller ved andre faciliteter med den fornødne ekspertise, hvis dette skønnes hensigtsmæssigt. Udlæsning af kommunikation og flyve-specifikke data fra bl.a. de »sorte bokse« sker for at sikre uafhængigheden normalt i samarbejde med andre landes havarikommissioner.

I de sager hvor HCL finder det påkrævet, at der gennemføres større undersøgelser, og hvor der udarbejdes rapporter gennemføres de tekniske undersøgelser normalt ikke ved de involverede flyselskaber.

Endvidere skal det bemærkes, at ikke alle flyvehavarier og flyvehændelser nødvendigvis efterforskes med samme intensitet.

Luftfartsloven indeholder derfor en bestemmelse i § 138, hvorefter havarikommissionen selv bestemmer omfanget af de undersøgelser, der skal foretages i anledning af et havari eller en hændelse. Herved kan der tages hensyn til formålet med kommissionens undersøgelser, havariets eller hændelsens omfang, undersøgelsens forventede sikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler

kommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende.

Det er således alene HCL, der bestemmer omfanget af undersøgelserne, ligesom det er HCL, der udarbejder en rapport, evt. en kort foreløbig redegørelse, eller beslutter – i tilfælde, hvor det findes hensigtsmæssigt med en afrapportering i kort form – om der i stedet for en rapport skal udarbejdes en redegørelse, jf. luftfartsloven §§ 142 og 143.

Undersøgelsens resultat skal indeholde en udtalelse om eventuelle forholdsregler til forebyggelse af havarier eller hændelser af samme eller lignende art.

Efter den auditeringsrapport som blev afgivet den 10. juli 2000 om havarikommissionen, og som Folketingets Trafikudvalg i øvrigt er bekendt med, har Trafikministeriet besluttet, at der skal foretages en justering af havarikommissionens personaleressourcer.

Havarikommissionens undersøgelsespersonale, der i dag består af 1 overhavariinspektør og 5 havariinspektører, vil således blive udvidet med 2 havariinspektører i 2002.

Spm. nr. S 3890

Til sundhedsministeren (6/9 01) af:

Gyda Kongsted (V):

»Kan ministeren oplyse, hvorvidt det er korrekt at Sundhedsstyrelsen ikke vil forestå en videnskabelig undersøgelse af effekten af Doman-metoden?«

Begrundelse

Spørgsmålet er foranlediget af en henvendelse fra en borger.

Svar (14/9 01)

Sundhedsministeren (Arne Rolighed):

Jeg har til brug for min besvarelse anmodet Sundhedsstyrelsen om en udtalelse.

Jeg vil vende tilbage, når Sundhedsstyrelsens udtalelse foreligger.