

Anbefaling og spørgsmål til luftfartsselskaber som følge af flyulykken i Frankrig

På baggrund af ulykken i Frankrig med et fly fra Germanwings den 24 marts sendte Trafikstyrelsen den 27. marts et brev til alle danske, grønlandske og færøske luftfartsselskaber. I brevet tilkendegav Trafikstyrelsen støtte til en anbefaling, som det Europæiske luftfartssikkerhedsagentur (EASA) havde udstedt samme dag om altid at have to personer i cockpittet.

På den baggrund anbefalede Trafikstyrelsen selskaberne på det foreliggende grundlag at indføre en procedure, der sikrer, at en pilot ikke er alene i cockpittet under flyvning. Dette gælder for flyvning med passagerer, når flyvemaskinen er certificeret med en sikkerhedsdør. Det er den altovervejende hovedregel, at luftfartøjer inden for den kommercielle ruteflyvning flyves af mindst to piloter.

Samtidig stillede Trafikstyrelsen nogle spørgsmål til selskaberne vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter med relation til ulykken.

Det kan oplyses at, alle danske selskaber, der har fly med krav om sikkerhedsdør, og som er omfattet af Trafikstyrelsens og EASA's anbefaling om, at der altid skal være to besætningsmedlemmer i cockpittet under flyvning, har meddelt Trafikstyrelsen, at de vil følge eller allerede følger anbefalingen.

Nedenfor følger essensen af besvarelserne:

Spørgsmål 1: Hvordan vurderer selskabet den nuværende procedure omkring besætningen i cockpittet under flyvningen, hovedsagelig omkring, at et besætningsmedlem kan være alene i cockpittet under flyvningen?

I lyset af den tragiske begivenhed erkender selskaberne, at der teoretisk er en risiko for en tilsvarende begivenhed, men sandsynligheden herfor vurderes til at være minimal.

Den hidtil gældende procedure, hvor piloter grundet toiletbesøg mv. kan være alene i cockpittet, fungerer i store træk tilfredsstillende,

Dato 21. april 2015

men det vurderes, at sikkerheden øges ved en ny procedure med "altid mindst to personer i cockpit".

Spørgsmål 2: Forventer selskabet i nærmeste fremtid at ændre procedurer så ingen besætningsmedlemmer kan være alene i cockpitet under flyvning?

De selskaber, som har svaret på Trafikstyrelsens henvendelse, og som har fly af en størrelse, hvor det er påkrævet med en sikkerhedsdør, og for hvem EASA's anbefaling om altid at have to personer i cockpitet finder anvendelse, har udtalt, at de følger eller forventer at følge EASA's (og Trafikstyrelsens) anbefaling om, at en pilot ikke kan være alene i cockpitet under flyvning.

Spørgsmål 3: Forventer selskabet i nærmeste fremtid at ændre andre procedurer, alternative metoder eller tekniske løsninger for at imødekomme denne problemstilling?

Selskaberne analyserer løsningsmuligheder og deltager i diskussioner i industrien angående emnet. Generelt forventes det at følge EASA's anbefaling.

Spørgsmål 4: Vurderer selskaberne, at de nuværende psykologiske tests af piloter er tilstrækkelige til at afdække eventuel sygdom?

Svarene fra selskaberne på dette spørgsmål er alt fra "ingen bemærkninger" til, at et selskab ikke selv anser sig for kompetent til at vurdere tilstrækkeligheden af de personlighedstests, de benytter og derfor henviser til, at dette må vurderes af psykologer med specialviden om selvmordstruede, eller alternativt af EASA eller Trafikstyrelsens egen Luftfartslæge.

Lægelig kontrol, herunder også psykisk og psykologisk kontrol af piloter, er gennemgribende reguleret af EU-forordninger, men Trafikstyrelsen vurderer, at der kan være forskellige rapporteringsprocedurer mellem flyvelæger og myndigheder i EU's medlemsstater, hvorfor EASA bør undersøge dette.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at rapporteringssystemet i Danmark bygger på en hurtig, simpel og effektiv proces, som sikrer en hurtig og konstruktiv dialog mellem flyvelægerne og myndighederne. Således finder Trafikstyrelsen ikke, at der er behov for at justere i de danske procedurer på nuværende tidspunkt.

Konklusion:

På baggrund af ovenstående støtter Trafikstyrelsen fortsat anbefalingen fra EASA om altid at have to personer i cockpitet og anbefaler fortsat, at de danske, grønlandske og færøske luftfartsselskaber implementerer en procedure, der sikrer, at en pilot ikke er alene i cockpitet under flyvning. Trafikstyrelsen ser ingen stor værdi i at udarbej-

Dato 21. april 2015

de danske særregler om dette, da anbefalingen allerede følges af alle de påvirkede selskaber i branchen. Om EASA's anbefaling munder ud i en egentlig regel vides p.t. ikke.

Trafikstyrelsen anbefaler endvidere, at reglerne vedr. psykologiske test af piloter må analyseres – sammen med en række andre relevante regler og procedurer – af EASA for at vurdere, hvordan regelsæt fremover kan beskytte bedst muligt mod en tilsvarende ulykke. Det er ikke meningsfuldt – og formentlig heller ikke muligt ift. EU-reglerne – at udarbejde danske særregler på helbredsområdet.