



## MINUTES OF MEETING dated 12 November 2008

Subject: **DEGAS Knowledge Exchange Event 12 November 2008**

Prepared by: U.G. Dees

Location: Schiphol

Code-/Ordernumber: 1058106

Participants:

Distribution:

B. Baksteen (Chairman)

Participants; F. Paes

B. Voss

(DGLM)

P.-A. Skogstad

M. Drenth

U. Dees (Secretary)

### Action

Agenda knowledge event:

**13.00 Registration**

13.15 Opening and Introduction, *by DEGAS Chairman Mr. Benno Baksteen*

13.20 Presentation DEGAS Advice on the Causal model of Air Transport Safety CATS, *by Mr. Bill Voss*

13.50 Status report DEGAS Advice on Mandatory Occurrence Reporting in the Netherlands, *by Mr. Benno Baksteen*

14.00 Presentation International Developments in Civil Aviation, *by Mr. Per-Arne Skogstad*

14.30 Break

15.00 Introduction draft work programme 2009, *by Mr. Benno Baksteen*

15.15 Interactive discussion on the draft work programme 2009, *by Mrs. Marjolijn Drenth von Februar*

**16.30 Reception**

**1. Opening and Introduction**

Mr. Benno Baksteen welcomes all participants of the meeting and introduces DEGAS as an Advisory Committee providing advice to the Minister of Transport, Public Works and Water Management on the subject of Air Transport Safety. Further, he introduces all members of DEGAS.

## **2. Presentation DEGAS Advice on the Causal model of Air Transport Safety CATS**

For the presentation of Mr. Bill Voss see “Presentation DEGAS Advice on CATS”.

At the end of the presentation, the following questions were asked:

*What is the source of the data used now?*

For the development of the model, ICAO data and expert input was used. For further development and validation of the model, use should be made of an even wider range of sources, like LOSA information and information gained from Eurocontrol.

*Is it possible to give an example of the results of the application of the model?*

No. The model consists of quite a few modules, which are not really applied yet.

*Is it evaluated how the model could be used best?*

Yes. The model is most probably the best model of reality, but you should be very careful in the application of the model. The focus should be on problems on a more strategic level, not on the tactical level. To apply CATS to solve relatively easy to solve tactical problems would be unnecessary complicated.

*Is the model useful for determining and lowering external risk?*

No, not direct. The model aims at internal safety. However, when internal safety improves, external safety improves as well.

*Was there any disagreement with the people of the CATS program when recommending the data sources to be used in future?*

There was not a lot of disagreement with the people of the programme. There was a little of agreement even.

A programme like CATS is not necessary to comply with the SMS requirements of ICAO. In case of simple questions, the application of CATS would be overkill.

## **3. Briefing Mr. Benno Baksteen on Mandatory Occurrence Reporting**

The initial idea was that DEGAS would execute the official evaluation of the revision of the Law of Aviation dealing with Mandatory Occurrence Reporting (implementation Directive 2003/42/EG). After a thorough discussion between the Ministry of Transport, the Ministry of Justice and DEGAS, it was finally decided that the official evaluation of the revision will be done by an other independent Committee (Commissie Van Delden), and that DEGAS will advise the Minister on a more transcend level about the tension between Criminal Law and the proper working of Safety Management.

#### **4. Presentation on International Developments**

For the presentation of Mr. Per-Arne Skogstad see “Presentation International Developments”.

At the end of the presentation, the following questions were asked / remarks were made:

*Concerning the subject of shortage of qualified personnel, the remark was made that a shortage of mechanics is really there. The report is limited in that perspective.*

Concerning EASA and the total system approach, a remark was made about the subject *airspace* and the statement ‘*airspace users excluded*’. It should be realised that the latter should be read as follows: ‘airspace users are excluded *in the dedicated ATM/ANS legislation*’.

*Would the VLJ introduction a good case for an initial application of CATS?*

Yes.

#### **5. Draft working programme 2009 / Guiding Principles**

For the presentation of Mr. Benno Baksteen see “Presentation on Guiding Principles”.

#### **6. Interactive discussion on the draft work programme 2009**

After the presentation mentioned under 5, the meeting was continued with the interactive discussion, chaired by Mrs. Marjolijn Drenth. As the discussion was in Dutch, the notes are in Dutch as well.

- Als eerste richt de discussie zich op het protocol / de richtlijn geldend tussen OM en de luchtvaartsector. Kern hiervan is dat alleen wordt overgegaan tot vervolging in het geval van opzet of grove nalatigheid. Maar, wanneer is er sprake van grove nalatigheid? Bij de beslissing al dan niet over te gaan tot vervolging is het aan de Officier van Justitie, “*die toevallig op die plek is terecht gekomen (citaat)*”, om dit in te vullen. Relevant is ook de positie van de vlieger in relatie tot de rol en verantwoording van (het management van) de luchtvaartmaatschappij waar hij of zij voor werkt. De vlieger blijft onderdeel van het systeem. Als voorbeeld wordt gegeven het Transavia incident op RTM. Het OM is tot vervolging van de gezagvoerder overgegaan; de OVV heeft met nadruk ook gekeken naar de verantwoordelijkheden van het (management van) Transavia. Zie voor dit onderwerp ook de bijdrage over Corporate Manslaughter (International Developments, DEGAS-CR-2008-637). Een van de aanwezigen brengt nog naar voren dat de wijze waarop begrippen als opzet en grove nalatigheid worden ingevuld en welk vervolg hier vervolgens aan wordt gegeven een goed onderwerp voor een internationale benchmark zou kunnen zijn.

- De discussie gaat vervolgens over het gebruik van onderzoeksrapporten van de OVV in strafzaken. Onwenselijk, aangezien het enige doel van deze onderzoeken het voorkomen van toekomstige ongevallen of incidenten is, en met nadruk geen antwoord geeft op de schuldvraag.
  - De organisatie die op dit moment gegevens omtrent voorvallen verzameld is het Analyse Bureau Luchtvaart. Gesteld wordt dat er slechts een zeer geringe internationale uitwisseling plaatsvindt. Bovendien worden er vraagtekens geplaatst bij het niveau van de huidige analyses van het ABL. Wat in de verschillende Europese landen met de verzamelde data wordt gedaan zou eveneens een goed onderwerp voor een benchmark kunnen zijn. Een van de aanwezigen merkt nog op dat op 20 november 2008 in Brussel de connectie tussen individuele databases van de verschillende Europese landen wordt besproken.
  - Een van de aanwezigen heeft bij de stelling van “veiligheid is niet nummer 1” iets van “huh?”. Hij vervolgt dat moet worden begonnen met wat een organisatie onder risico verstaat, en wat de onderneming als veilig beschouwd. Vervolgens kan dan door de onderneming worden gesteld dat “wij niets doen wat wij als onveilig beschouwen”, en “ik heb de mensen die weten wat veilig en onveilig is”, met de noodzakelijke barrières hiertussen.
  - Als laatste onderwerp wordt aangestipt Safety Oversight, meer precies de in de toekomst verplichte vergunning voor third country operators die op de EU willen gaan vliegen. Dit leidt natuurlijk tot retaliation: EU operators moeten dan natuurlijk een vergelijkbare vergunning aanvragen om op die landen te kunnen vliegen. De conclusie kan dan ook niet anders zijn dan dat “the concept of mutual recognition has failed”. De gekozen oplossing is suboptimaal. Het zou beter zijn te werken aan de basis van de mutual recognition.
-