

Talepapir til transportministeren til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål M, N og O med spørgsmål til artiklen ”Min morgenkaffe frøs til is” i Berlingske Tidende den 17. november 2014

Samrådsspørgsmål M-TRU, Alm. Del, stillet til forsvarsministeren og transportministeren den 17. november 2014:

Ministrene bedes på baggrund af artiklen ”Min morgenkaffe frøs til is” i Berlingske Tidende den 17. november 2014 redegøre for fakta og procedure omkring den alvorlige hændelse den 3. marts 2014, hvor et SAS fly med 130 passagerer var tæt på at kolliderede med et russisk militærfly. Herunder bedes oplyst, hvilke initiativer regeringen har iværksat for at få hændelsen fuldt belyst som nødvendigt grundlag for forebyggelse af tilsvarende alvorlige brud på luftsikkerheden i fremtiden? Endvidere bedes ministrene oplyse, hvilke initiativer hændelsen har afstedkommet i form af henvendelser til Rusland bilateralt fra Danmark samt på NATO- og EU-niveau? Endelig ønskes oplyst, om hændelsen har afstedkommet ændret procedure for det danske flyvevåben i forhold til den øgede aktivitet med russiske militærfly, der angiveligt udgør en trussel imod sikkerheden i den civile luftfart.



Samrådspørgsmål N-TRU, Alm. Del, stillet til transportministeren den 17. november 2014:

Med henvisning til artiklen "Min morgenkaffe frøs til is" i Berlingske Tidende den 17. november 2014 bedes transportministeren redegøre for, hvorfor han er af den overbevisning, at situationen den 3. marts 2014, hvor et dansk SAS fly var tæt på kollision med et russisk militærfly, ikke kræver politisk aktiv indblanding fra dansk side, og hvorvidt han gemmer sig over for russerne ved at henvise til EU som den part, der bør handle over for Rusland?

Samrådspørgsmål O-TRU, Alm. Del, stillet til forsvarsministeren og transportministeren den 17. november 2014:

Med henvisning til artiklen "Min morgenkaffe frøs til is" i Berlingske Tidende den 17. november 2014, hvor det fremkommer, at passagererne slet ikke har fået besked om den overhængende fare de befandt sig i den 3. marts 2014, bedes ministrene redegøre for, hvordan regeringen vil sikre passagerernes rettigheder, hvis der i fremtiden sker lignende tilfælde, hvor et dansk fly er tæt på kollision med et russisk militærfly?

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Troels Lund Poulsen (V) og Kristian Pihl Lorentzen (V).



Svar:

Jeg vil indledningsvis gerne takke for de stillede spørgsmål, som der nu bliver lejlighed til at besvare. Disse vedrører en hændelse, hvor et russisk militærfly kom tæt på et SAS fly, hvorved sikkerheden blev kompromitteret.

Spørgsmålene er stillet til forsvarsministeren og mig selv, og vi har aftalt, at vi hver især håndterer besvarelse af de stillede spørgsmål for de dele, der henhører under vores respektive ansvarsområder.

Vi har aftalt, at jeg lægger ud.

Inden jeg går i detaljer, vil jeg gøre opmærksom på, at de konkrete oplysninger om hændelsen er underlagt fortrolighed i henhold til luftfartsloven.



Jeg kommer nærmere ind på hvorfor, senere i min besvarelse af spørgsmålet om passagerernes rettigheder.

Jeg beder jer om at respektere denne fortrolighed.

[Spørgsmål M]

Fakta i denne sag er, at der den 3. marts 2014 i Østersøområdet i luftrummet over internationalt farvand blev registreret en hændelse, hvor et russisk militærfly og et dansk registreret SAS-fly fløj tæt forbi hinanden. Hændelsen fandt sted i svensk kontrolleret internationalt luftrum.

Den danske Havarikommission undersøgte efter aftale med de svenske myndigheder efterfølgende hændelsen. Dette er i overensstemmelse med de



internationalt fastsatte regler herom, idet der var tale om et dansk indregistreret fly.

Havarikommissionens konklusion var, at der – som det fagligt hedder inden for luftfarten – ikke var tale om en ”alvorlig hændelse”. Der var dog tale om en lufttrafikhændelse, af en kategori hvor ”sikkerheden ikke var tilsikret”. Denne konklusion indebar, at Havarikommissionen for sit vedkommende afsluttede sagen og overdrog den til Trafikstyrelsen, hvilket jeg skal komme tilbage til.

Konklusionen blev draget på baggrund af, at der i forbindelse med hændelsen fortsat var sikkerhedsbarrierer tilbage, der reducerede risikoen for en kollision.



Disse sikkerhedsbarrierer bestod i, at kontrolhederne havde observeret det russiske fly og fulgte dets flyvning løbende, samt at disse informationer blev videregivet til piloterne i SAS-flyet.

Hertil kommer, at SAS-flyet, baseret på opfordring fra flyvelederen, valgte at stoppe sin stigning inden passagen.

Endelig skal anføres, at SAS-flyet havde visuel kontakt med det russiske fly forud for passage af hinanden.

Vi har ikke nogen dokumentation for at sige, at det russiske militærfly fløj i strid med gældende regler.

Der er tale om flyvninger i internationalt luftrum, hvor det er internationale civile flyveregler, der er gældende. Dansk



territorium og dansk lovgivning kan derfor ikke siges at være krænket.

Der er dog ikke tvivl om, at de to fly fløj uhensigtsmæssigt tæt på hinanden, og at sikkerheden var kompromitteret. Dette er naturligvis ikke tilfredsstillende og for mig heller ikke acceptabelt.

Havarikommissionens konklusion af hændelsen medførte i overensstemmelse med de gældende regler, at hændelsen blev indrapporteret til Trafikstyrelsens hændelsesdatabase, som bruges til analyser af mønstre og tendenser. Det er sådan processen er ifølge lovgivningen.

Trafikstyrelsen har ansvaret for tilsyn med luftfartssikkerheden i Danmark og har efterfølgende reageret på hændelsen og har taget kontakt til andre danske og svenske myndigheder.



De danske myndigheder har efter hændelsen iværksat flere initiativer.

Forsvarsministeren vil redegøre nærmere for disse nationale initiativer senere på dette møde.

Jeg kan dog oplyse, at Transportministeriet og Forsvarsministeriet løbende er i tæt dialog om at sikre procedurer, som kan hindre lignende fremtidige hændelser. Disse vedrører bl.a. muligheden for deling af radardata og tættere samarbejde og koordination mellem de civile og de militære luftfartsmyndigheder og med vores svenske naboer.



[Spørgsmål N]

I samrådsspørgsmålene spørges der endvidere til, hvorfor jeg er af den overbevisning, at hændelsen den 3. marts 2014, ikke kræver politisk aktiv indblanding fra dansk side, og hvorvidt jeg gemmer mig over for russerne ved at henvide til EU som den part, der bør handle over for Rusland.

Hertil må jeg sige, at jeg absolut ikke gemmer mig over for russerne ved at henvide til EU som international medaktør og part over for Rusland.

Det er min overbevisning, at vi kommer længst ved at tale med én samlet europæisk stemme over for Rusland.

Det, som vi oplever over Østersøen, er ikke kun et dansk problem. Det ses også



andre steder i Europa. Det er sket over Nordsøen, Sortehavet, omkring Portugal og formentligt flere andre steder.

Jeg kan oplyse, at EU officielt har bedt Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA, om at indsamle data fra medlemsstaterne om hændelser med militære fly. EASA har oplyst, at man på grundlag af de indkomne data, vil foretage en undersøgelse og vil fremkomme med anbefalinger til EU kommissionen. Det er oplyst, at disse vil foreligge til marts.

Jeg forventer, at EU tager aktion på sagen, når resultatet af undersøgelsen foreligger.

FN's internationale luftfartsorganisation ICAO har grundet den stigende bekymring også fokus på spørgsmålet.



Her er spørgsmålet blevet rejst ved ICAO's europæiske kontor. I ICAO Europa sidder Rusland også med ved bordet.

På et møde i dette regi i november 2014 blev medlemslandene og relevante internationale organisationer opfordret til at iværksætte en gennemgang og fornøden opdatering af deres procedurer. Dette skal ske med særlig vægt på koordination mellem de civile og militære aktører på nationalt såvel som på internationalt niveau.

Dette svarer til de foranstaltninger, der fra dansk side foreløbig er iværksat.

Endvidere er spørgsmålet rejst under et møde primo december 2014 i den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, EUROCONTROL. Dette



skete blandt andet på grundlag af en skriftlig henvendelse fra Danmark.

Ved dette møde har man blandt andet også fra dansk og svensk side efterlyst behovet for en fælles reaktion fra europæisk/international side, hvilket også blev konklusionen på mødet.

Samlet set mener jeg, at vi fra dansk side, i alle væsentlige internationale luftfartsfora, har påpeget problemstillingen.

Det er mit klare indtryk, at vores bekymringer er blevet forstået. Det er også min klare forventning, at drøftelserne i de nævnte fora vil resultere i en form for reaktion overfor de russiske myndigheder.



I tillæg hertil kan jeg oplyse, at regeringen via Udenrigsministeriet den 15. december 2014 har afholdt et møde med den herværende russiske ambassadør på baggrund af de seneste episoder i luftrummet over Østersøen. På mødet blev bekymringen om den civile luftfartssikkerhed særligt understreget.

Den russiske ambassadør afviste på mødet, at der var tale om et problem for luftfartssikkerheden.

Henset til dette, anser jeg det for særligt vigtigt at fortsætte med at forfølge sporet om koordinerede internationaler reaktioner over for Rusland.

Forsvarsministeren vil i forlængelse af mit indlæg komme ind på reaktionerne i regi af NATO.



[Spørgsmål O]

Der er endvidere i samrådsspørgsmålene spurgt til, hvordan passagerernes rettigheder sikres, hvis der i fremtiden sker lignende tilfælde, hvor et dansk fly er tæt på kollision med et russisk militærfly.

Jeg forstår spørgsmålet således, at der tænkes på passagerernes ”ret” til at blive underrettet ved hændelser.

Når der sker en hændelse med et dansk civil fly, skal piloten via flyselskabet hurtigst muligt indberette hændelsen til Trafikstyrelsen.

Ved alvorlige hændelser eller havarier sker der indberetning til Havarikommissionen med det formål at disse udredes.



Dette følger af luftfartslovgivningen.

Formålet, med at Trafikstyrelsen får oplysninger om hændelser, er, at opbygge viden om risici til brug for fremtidig forebyggende sikkerhedsarbejde.

Trafikstyrelsen har tavshedspligt med hensyn til de oplysninger, der omfattes af det obligatoriske indberetningssystem. Tavshedspligten følger af EU-regler, der indeholder krav om, at alle EU-medlemsstater i deres nationale lovgivning skal sikre fortrolighed af indberettede hændelser. Trafikstyrelsen har derfor ikke kunnet offentliggøre oplysninger om den pågældende hændelse eller orientere passagererne herom.



Offentliggørelse af enkelte hændelser vil også kompromittere indberetningssystemet som sådan, fordi tilliden til fortroligheden ville blive svækket. Det vil igen påvirke indberetningslysten og dermed gå ud over flyvesikkerheden.

Baggrunden for, at dette samråd er lukket, skal findes i samme regelsæt. Jeg håber naturligvis, at I vil respektere denne fortrolighed i forhold til de oplysninger, som I modtager på mødet i dag.

Flyselskaberne er dog ikke underlagt samme tavshedspligt og kan selv vælge at informere deres passagerer om eventuelle hændelser, de har været involveret i. Dette er selvfølgelig under hensyntagen til de almindelige regler om



videregivelse af oplysninger om private personer.

Tilsvarende kan piloten i umiddelbar forbindelse med en hændelse, ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering, selv vælge at informere passagererne om bord på flyet.

Der kan dog være hensyn, der taler imod at informere passagerne umiddelbart efter en hændelse. Sådant information kan skabe unødigt uro om bord eller i yderste fald panik, som i sig selv kan true sikkerheden.

På denne baggrund lægger jeg vægt på, at flyselskaberne fortsat selv vurderer, i hvilket omfang passagerne bør informeres.



Jeg vil hermed takke for ordet og
videregive ordet til forsvarsministeren.