

TALEMANUSKRIPT



Side 1 af 15

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål F og G i  
Transportudvalget (TRU) tirsdag d. 3. december 2019  
kl. 15.00

---

**Indledende  
bemærkning**

Tak for spørgsmålene.

Jeg er blevet stillet to spørgsmål, som jeg vil besvare i det følgende.

Det er aftalt med udvalget, at jeg svarer på spørgsmålene samlet.

**Samråds-  
spørgsmål F**

*[Mener ministeren, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, hvis Københavns Lufthavn fortsætter driften af flytrafik på trods af, at lufthavnen konstaterer en sikkerhedsrisiko så alvorlig, at den ifølge lufthavnens egne regler bør stoppe driften af flytrafikken for at bringe flytrafikken tilbage på et sikkerhedsmæssigt forsvarligt niveau?]*



Det første jeg vil slå fast er, at flyvesikkerheden er højeste prioritet, når vi taler luftfart.

Der er ikke andre praktiske eller økonomiske hensyn, der må komme i vejen for vores sikkerhed, når vi stiger ombord på et fly.

Sikkerheden er selve grundlaget for at luftfart overhovedet kan finde sted.

Jeg har som udgangspunkt tillid til, at luftfartsoperatørerne i Danmark har styr på sikkerheden.

Det gælder ikke mindst de helt store og meget professionelle aktører som Københavns Lufthavn eller SAS.



I forhold til den konkrete sag kan jeg konstatere, at der er flere forskellige fremstillinger.

Politikens fremstilling af hændelserne i Københavns Lufthavn og deres gengivelse af den følgende proces er selvfølgelig bekymrende.

Omvendt – når man ser på Københavns Lufthavns foreløbige udmeldinger, i det notat de udsendte i går, fremstilles en anden virkelighed.

Dette understreger blot yderligere kompleksiteten i denne sag og nødvendigheden af, at vi ikke drager forhastede konklusioner.

Jeg vil derfor ikke på nuværende tidspunkt drage nogen konklusioner.



Vi bør derfor lade systemet virke efter hensigten, så der udarbejdes grundige og korrekte rapporter, som styrelsen kan benytte i det videre tilsynsarbejde.

For vi skal til bunds i denne her sag - præcis som vi skal til bunds i enhver sag, hvor flyvesikkerheden potentielt er kompromitteret.

Og kommer styrelsen eller lufthavnen frem til, at der er begået fejl, så vil jeg sørge for, at der bliver taget handling, så det ikke sker igen.

Når det er sagt, så kender ingen her de faktiske omstændigheder for hændelserne i lufthavnen eller håndteringen af dem.

Styrelsen har stadig ikke vurderet indholdet af den hændelsesrapport, som



Københavns Lufthavn har udarbejdet udkast til.

Vi kender kun de brudstykker og den vinkel, som Politiken har valgt at præsentere.

Jeg derfor hverken vil eller kan lægge til grund, at lufthavnen har fortsat driften i en situation, hvor det ikke var sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Hvad jeg kan sige er, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har vurderet, at den information de modtog om hændelserne, ikke gav anledning til et ekstraordinært tilsyn.

Min tilgang til denne sag er derfor også;

At så længe styrelsen ikke kender, og har haft mulighed for at sætte sig ordentligt



ind i hændelsesrapporten, så bør vi ikke drage forhastede konklusioner om flyvesikkerheden i Københavns Lufthavn.

Jeg kommer derfor ikke til at sidde her og vurdere, om lufthavnen har handlet forsvarligt, før jeg kender fakta i sagen.

***Sikkerheds-  
procedurer***

Men jeg kan sige så meget, at det er lufthavnene selv, der har ansvaret for, at der er forsvarligt at lade flytrafikken fortsætte.

Det har man vedtaget på EU-plan.

Lufthavnene skal opretter de nødvendige systemer og sikre passende uddannelse og oplysning af medarbejderne.

Helt konkret skal lufthavnens system sikre, at en potentiel fare bliver opdaget,



at faren ophører og at årsagerne til faren undersøges.

Lad mig komme med et tænkt eksempel.

En ansat i lufthavnen observerer en skruetrækker på banen og lufthavnens systemer for håndteringen af sådan et fund, aktiveres.

Banen lukkes, skruetrækkeren fjernes og før banen åbner igen, sikrer man, at der ikke er andre farer i området.

Hændelsen indberettes desuden til styrelsen.

Når faren er ophørt, skal lufthavnen udarbejde en årsagsanalyse – det er ikke det samme som den hændelsesrapport vi afventer, men kan indgå i denne.



Hvem har tabt skruetrækkeren og hvorfor?

Er der nogen, der arbejder for meget, får for lidt søvn eller er der helt andre årsager til, at skruetrækkeren er blevet tabt?

Den type undersøgelser skal lufthavnen per automatik sætte i gang, for at lufthavnens sikkerhedssystemer fungerer i overensstemmelse med EU-reglerne.

Styrelsens rolle er på den anden side at foretage det overordnede tilsyn med, at lufthavnens sikkerhedsledelsessystemer fungerer.

At tilse, at systemerne for indberetning og håndtering af hændelser fungerer, og





at der bliver taget hånd om indberettede hændelser.

Finder styrelsen på baggrund af en hændelsesindberetning, en rapport eller et tilsyn, at lufthavnen har handlet uforsvarlig eller at sikkerhedsprocedurerne er utilstrækkelige, så reagerer den.

Kort sagt; luftfartssikkerhed er opbygget omkring en systemtankegang, hvor aktørerne lærer af deres fejl.

Det er altafgørende, at systemerne er der, og at de fungerer, så sikkerheden hele tiden kan forbedres.

Det skal ses i lyset af, at styrelsen i 2018 modtog ca. 10.000 indberetninger om lidt under 8.000 hændelser.



Og selvom det ikke er muligt for styrelsen at gå i dybden med hver enkelt hændelse, skal de mange registrerede hændelser ikke ses som udtryk for, at sikkerheden er lav.

Tværtimod betyder de utallige indberetninger, at hændelser tages seriøst og indberettes i stort omfang uden skelen til alvorsgraden.

Og forstå mig ret – styrelsen screener alle indberetninger.

Men hovedopgaven består i at sikre, at aktørerne selv tager hånd om de indberettede hændelser i overensstemmelse med de etablerede og kontrollerede arbejdsgange.

Med den enorme mængde information om hændelser, som styrelsen ligger inde



med, kan styrelsen desuden danne et generelt billede af sikkerhedsniveauet i Danmark, som de anvender i deres tilsyn.

**Samråds-  
spørgsmål G**

*[Mener ministeren, at Københavns Lufthavn generelt overholder de gældende sikkerhedsregler for drift af flytrafikken, at myndighederne gennemfører deres tilsyn med lufthavnen tilfredsstillende inden for de gældende regler og at rammerne er udformet på en passende måde, eller er det ministerens opfattelse, at sikkerhedsreglerne og rammerne for myndighedernes tilsyn skal præciseres, ændres, eller eventuelt skærpes?]*

Og det bringer mig til næste samrådsspørgsmål.



**Regelsæt og  
rammer**

Om jeg mener,

- at Københavns Lufthavn generelt overholder de gældende sikkerhedsregler for drift af flytrafikken;
- at myndighederne gennemfører deres tilsyn med lufthavnen tilfredsstillende inden for de gældende regler, og at rammerne er udformet på en passende måde;
- eller om det er min opfattelse, at sikkerhedsreglerne og rammerne for myndighedernes tilsyn skal præciseres, ændres, eller eventuelt skærpes?

Jeg har endnu ikke set dokumentation, der konkluderer, at lufthavnen *ikke* overholder gældende sikkerhedsregler.



Styrelsens har oplyst, at det er opfattelsen, at lufthavnen generelt har en sund sikkerhedskultur, og at lufthavnen arbejder systematisk og fokuseret på at opnå en høj flyvesikkerhed.

Styrelsen har i øvrigt i sin sikkerhedsrapporten for 2018 konkluderet, at det generelle sikkerhedsniveau i den civile danske luftfart er på et højt og tilfredsstillende niveau.

Indtil jeg får styrelsens vurdering af de konkrete forhold, har jeg således ikke mulighed for at træffe nogle konklusioner i forhold til om Københavns Lufthavn overholder reglerne.



Med den viden jeg ligger inde med, ser jeg heller ikke grund til at tvivle på, om styrelsen gennemfører sit tilsyn tilfredsstillende og med fokus på at opretholde den høje sikkerhed i dansk luftfart.

*Afslutning*

Jeg vil derfor ikke på nuværende tidspunkt tage stilling til, om rammerne for tilsyn med videre bør ændres.

Kommer der oplysninger frem, der giver grund til at mene, at tilsynet bør udformes anderledes, vil jeg bestemt se på det med stor alvor.

Men jeg vil gerne slå fast, at jeg ikke på det foreliggende grundlag vil ændre på rammer og regler for tilsyn.

Hvis vi gør det på et så spinkelt og uigennemtænkt grundlag, risikerer vi at



det kan føre til en forværring og ikke forbedring af flyvesikkerheden.

Afslutningsvis vil jeg gentage, hvad jeg tidligere har givet til kende.

At det er min intention at invitere ordførerne til et møde, når hændelsesrapporten foreligger, og styrelsen har haft anledning til at foretage en vurdering af den.

For jeg ønsker bestemt det bedst mulige samarbejde om denne sag – også fremadrettet.

[SLUT]