



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 12. marts 2021  
J. nr. 2021-1954

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. februar 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Christian Schmidt (V).

**Spørgsmål nr. 286:**

Vil ministeren kommentere og forholde sig til de nye oplysninger i banelys-sagen som påpeget i artiklen »Folketinget må nøjes med forsiden på fortrolig rapport om flysikkerhed« bragt i Politiken den 26. februar 2021?

**Svar:**

Jeg har bedt Trafikstyrelsen om at forholde sig til artiklens oplysninger, og styrelsen har oplyst mig følgende:

”Politiken rejser i den omtalte artikel en række forhold, som Trafikstyrelsen i det følgende har forholdt sig til.

Politiken skriver, at ordførerne ikke var bekendt med at hændelsesudredningen indeholdt fortrolige oplysninger med relevans for sagen, som dets medlemmer grundet fortroligheden ikke kunne få adgang til.

Dette billede af Folketingets kendskab til indholdet i Københavns Lufthavnes hændelsesudredning kan styrelsen imidlertid ikke genkende.

Således indeholder styrelsens redegørelse om hændelsesforløbet vedrørende banelysarmaturer på Københavns Lufthavn Kastrup fra marts 2020, som transportministeren har videreformidlet til medlemmer af Folketinget, flere oplysninger derom.

Det fremgår klart af styrelsens redegørelse, at oplysningerne i hændelsesudredningen er fortrolige, hvorfor styrelsen ikke kan videregive detaljerede oplysninger fra denne udredning. Dette blev også nævnt for transportordførerne ved den særskilte orientering, der blev givet om sagen den 28. april 2020, idet der blev henvist til reglerne derom.



Politiken citerer i artiklen professor i forvaltningsret ved Københavns Universitet Michael Gøtze, der antyder, at Trafikstyrelsen har fortolket fortrolighedshensynet for stramt, og at ”gardinerne er trukket helt ned”. Trafikstyrelsen kan ikke genkende billedet af at gardinerne er trukket helt ned, da styrelsen har vurderet det muligt at videregive mange informationer og konklusioner i sagen.

Viden fra hændelsesudredningen indgår således i styrelsens redegørelse, men på en ikke-kompromitterende måde i forhold til den krævede fortrolighed og anonymitet i hændelsesindberetningssystemet. Konkret indeholder styrelsens redegørelse om hændelsesforløbet således oplysninger om forløbet den 14.-15. september 2019 på side 3, 4 og 9 samt oplysninger om hændelsesudredningen i detaljer på side 3, 9, 10 og 11. Styrelsen har også informeret transportordførerne om sagen på flere møder.

Derudover har styrelsen kommenteret oplysningerne i et notat af 24. februar 2021 vedrørende banelysarmaturer i Københavns Lufthavne i Kastrup, og som transportministeren har videreformidlet til medlemmer af Folketinget. Styrelsen har endvidere givet transportordførerne en opdateret orientering om sagen på et møde den 25. februar 2021, hvor styrelsen også kommenterede oplysningerne i de tidligere artikler i Politiken.

Styrelsen har således hele tiden forsøgt at holde balancen mellem fortroligheden i hændelsesindberetningssystemet og Folketingets og offentlighedens legitime hensyn i at få kendskab til sagen.

Politiken skriver også i artiklen, at Københavns Lufthavns ledelse gik mod deres egne eksperter anbefaling. Trafikstyrelsen mener ikke dette er en korrekt gengivelse af sagen. Der var således ikke tale om, at ledelsen gik mod sine egne sikkerhedsexperter. I den aktuelle situation nedsatte lufthavnen efter hændelserne i weekenden den 14. og 15. september 2019 en Task Force. Task Forcen bestod for det første af Operational Manager, som er lufthavnens øverste driftsansvarlige. Task Forcen bestod derudover af Safety Manager og en sikkerhedsekspert, som begge havde Safety Assessor kompetence til at foretage risikovurderinger. Task Forcen bestod yderligere af den ansvarlige afdelingsleder for ”El-teknisk banegruppe” og Asset Management, afdelingslederen for Commercial Technical Service og Technical Safety Manager. Alle de tre sidstnævnte havde kompetence indenfor banelys, sidstnævnte som lufthavnens bedst egnede ekspert på området. Det var i første omgang Task Forcen og i sidste ende sikkerhedsorganisationens ledelse, der på baggrund af de indkomne informationer og vurderinger fra fagspecialister og eksperter traf beslutning om de nødvendige foranstaltninger med henblik på at fortsætte driften af lufthavnen – og således ikke lufthavnens øverste ledelse. Lederen af sikkerhedsorganisationen, Safety Manager, havde til det formål Safety Assessor kompetence til at foretage risikovurderinger.



Politiken skriver også, at lufthavnen fortsatte med at være åben, selvom at lufthavnens egne eksperter havde vurderet at der var tale om en risiko i klasse A. Dette er korrekt, og som det fremgår af styrelsens redegørelse om sagen blev flyvningerne på intet tidspunkt indstillet som følge af risiko A-klassifikationen den 16. september 2019, hvilket medførte, at lufthavnen i perioden fra den 16. september til den 19. september 2019 opererede, uden at kunne dokumentere, at sikkerheden var inden for det acceptable sikkerhedsniveau. Den ovenfor nævnte Task Force vurderede imidlertid den 16. september 2019, at med de allerede udførte tiltag, samt en beslutning om kontrol og efterspænding af kritiske armaturer hvert andet døgn, at da var risikoen reduceret til et acceptabelt niveau. På dette grundlag vurderede Task Forcen, at flyoperationer fortsat kunne gennemføres flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det særligt alvorlige i denne sag er således ikke risikoen for at et fly påkørte et banelys i dagene efter den 15. september 2019, men at hændelserne klassificeres i klasse A, uden at lufthavnen dels ikke reagerer herpå ved øjeblikkeligt at lukke for operationer og dels ikke i første omgang kan dokumentere effektiviteten af de mitigerende foranstaltninger og den deraf følgende nedklassifikation af risikoen fra A til et acceptabelt niveau.

Trafikstyrelsen finder dette forhold meget kritisabelt, og det er også konklusionen i redegørelsen fra marts 2020, som er oversendt til Folketinget.

Politiken skriver også, at Trafikstyrelsen ikke har nævnt, at et fly har ramt et banelys. Når den konkrete mulige påkørsel af banelys den 15. september 2019 ikke er nævnt i styrelsens redegørelse fra marts 2020, er det i denne forbindelse også fordi, der ikke foreligger oplysninger fra flyselskab om, at de konkrete banelys er blevet påkørt af et fly, eller har medført skader på fly. En sådan hændelse ville i øvrigt skulle indrapporteres. Trafikstyrelsen vil også gerne præcisere, at der er forskel på om et fly har påkørt et banelys eller har ramt et banelys. I det pågældende tilfælde er der muligvis tale om en påkørsel og ikke at et fly er blevet ramt af et banelys.

Politiken skriver at lufthavnen skulle have overtrådt international lovgivning. I forbindelse med den ovenfor nævnte episode, hvor lufthavnen ikke var lukket trods en registrering som risikoklasse A, var der tale om overtrædelse af bestemmelserne i EU-forordning nr. 139/2014 (flyvepladsforordningen) i en periode af dagen den 16. september 2019. Der var derfor ikke tale om 5-7 dage, som Politiken skriver.”

Med venlig hilsen

  
Benny Engelbrecht