



Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 18-03-2021

Sagsnr.: TS31200-00713

Dokumentnr. 9239319

Sagsbehandler: MSH

Notat om hvornår Trafikstyrelsen modtog indberetning fra Københavns Lufthavn om hændelserne med løse banelys den 14. og 15. september 2019

I forbindelse med transportministerens besvarelse af TRU-spørgsmål nr. 269 har Trafikstyrelsen oplyst, at ifølge styrelsens registreringer i indberetningsdatabasen, modtog styrelsen først den 16. oktober 2019 indberetning fra Københavns Lufthavn om hændelserne med løse banelys den 14. og 15. september 2019 i form af opdateringer ("Analysis / follow up") på de oprindelige indberetninger, som styrelsen imidlertid ikke kunne se at have modtaget.

Dette er imidlertid desværre ikke korrekt og skyldes en beklagelig menneskelig fejl i forbindelse med et datatræk fra styrelsens indberetningsdatabase i forbindelse med udarbejdelsen af svaret på TRU-spørgsmål 269.

Trafikstyrelsen kan således oplyse, at styrelsen den 17. september 2019 modtog indberetning fra Københavns Lufthavn om hændelserne med løse banelys den 14. og 15. september 2019.

Trafikstyrelsen kan desværre samtidig konstatere, at det ikke er korrekt, at styrelsen først blev gjort opmærksom på Københavns Lufthavns interne risikoklassificering (klasse A) af hændelsen i januar 2020. Det fremgår således af ovennævnte indberetninger, modtaget den 17. september 2019, at lufthavnen havde påført en intern risikoklassificering i klasse A. Datoen for Trafikstyrelsens modtagelse af indberetningerne har imidlertid ikke indflydelse på styrelsens behandling af indberetningerne. Indberetningerne er behandlet efter normal procedure, hvilket medfører at de indgår som datamateriale til styrelsens tilsyn.

Det er således fortsat Trafikstyrelsens vurdering, at alvoren i situationen omkring de defekte banelys i weekenden d. 14./15. sept. 2019 ikke er det konkrete problem med de to løse banelysarmaturer, men derimod det systemiske i, at hændelserne identificerer en trend, hvor der over en periode på 15 måneder er indberettet FOD med relation til lysarmaturer. De fem hændelser er beskrevet yderligere i Trafikstyrelsens redegørelse fra marts 2020, afsnit 11. Som nævnt i redegørelsens afsnit 13 er det Trafikstyrelsens opfattelse, at de enkelte hændelser hver især har en lavere risikofaktor, men at den trend, de indikerer, gør, at lufthavnens sikkerhedssystem har en klasse A risiko. I weekenden den 14./15. sept. 2019 håndterede lufthavnen hver enkelt hændelse operationelt ved at lukke de relevante dele af banesystemet og fjerne den konkrete fare (FOD). Det alvorlige er i styrelsens optik derfor, at lufthavnen efter at have udført en risikovurdering af weekendens hændelser om mandagen, ikke reagerer herpå ved øjeblikkeligt at lukke for fortsatte operationer indtil det kunne dokumenteres, at risikoen var mitigeret og derved respektere klassifikationen A. Lufthavnen iværksatte tiltag til at mitigere den identificerede trend samme dag, men effekten af disse tiltag (nedklassificeringen af risikoen til et lavere niveau) blev ikke dokumenteret forud for genåbningen af banesystemet.

Trafikstyrelsen har nævnt hændelserne og forløbet i forbindelse med et møde for transportordførerne den 20. november 2020 og de fremgår tillige af styrelsens redegørelse til Transportministeren af marts 2020.

Det skal i denne forbindelse understreges, at Trafikstyrelsens myndighedsopgave er at undersøge, om de af lufthavnen opsatte systemer og procedurer efterlever lovkravene, og om systemerne fungerer effektivt i sikkerhedsmæssig forstand. Det er lufthavnens ansvar, at infrastruktur, systemer og funktioner lever op til forskrifterne til enhver tid, for derigennem at opretholde luftfartssikkerheden.

Det er også lufthavnens ansvar at lave opfølgninger på hændelser/observationer, der vurderes at være til fare (hazard) for luftfartssikkerheden. Det væsentlige for styrelsen er således at se, at lufthavnen handler i overensstemmelse med sit ansvar, at lufthavnen udarbejder de analyser, som hændelsesforløbet måtte kræve, og at lufthavnen vurderer hvilke mitigerende foranstaltninger, der skal foretages, og efterfølgende gennemfører disse. Disse forhold afdækkes i forbindelse med styrelsens tilbagevendende tilsyn med lufthavnen.

Hvis styrelsen i forbindelse med et tilsyn med lufthavnen bliver opmærksom på konkrete foreliggende forhold, der vurderes at kompromittere luftfartssikkerheden, vil der naturligvis blive taget action på dette.

Det vil være naturligt i denne sammenhæng at gøre opmærksom på, at Trafikstyrelsen i et år med normal aktivitet i luftfarten i Danmark, Grønland og Færøerne modtager i størrelsesordenen 10.000 indberetninger, som omhandler samlet cirka 7.000 hændelser/observationer. Trafikstyrelsen benytter de indberettede informationer til at skabe et datagrundlag over eventuelle tendenser på en eller flere lufthavne eller andre aktører i luftfarten, og styrelsen benytter denne viden i forbindelse med den løbende overvågning og tilsyn med luftfartssikkerheden i Danmark. De indberettede informationer om eventuelle hændelser vil således blandt andet blive brugt til at fastlægge, hvilke forhold der skal fokuseres på i forbindelse med styrelsens tilsyn. Styrelsen sender derudover informationerne videre til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA.