

TALEMANUSKRIFT

Side 1 af 27

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål E og F i
Transportudvalget (TRU) mandag d. 15. marts 2021 kl.
12.00

**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 E**

[Er ministeren enig i, at de seneste oplysninger i sagen om løse banelys i Københavns Lufthavn kan give anledning til bekymring for om dels de gældende sikkerhedsregler for drift af flytrafikken overholdes af Københavns Lufthavn, dels om tilsynsmyndigheden fører et tilstrækkeligt grundigt og rettidigt tilsyn med lufthavnen, jf. »Folketinget må nøjes med forsiden på fortrolig rapport om

flysikkerhed», Politiken, 26. februar 2021? Og er det ministerens opfattelse, at der er behov for at skærpe sikkerhedsreglerne for flytrafikken og rammerne for myndighedernes tilsyn hermed?]

Det første spørgsmål omhandler min stillingtagen til Politikens artikler om sagen samt flyvesikkerheden i Københavns Lufthavn.

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.

*Det fortrolige
indberetningssystem.*

Jeg vil dernæst gerne indledningsvis sige lidt om de fortrolighedshensyn, der gør sig gældende i denne sag.

Området er reguleret på EU-niveau. Der stilles som en del heraf krav om et internt indberetningssystem, hvor lufthavnens medarbejdere skal indberette hændelser og sikkerhedsrelaterede begivenheder inden for 72 timer.

Efterfølgende har lufthavnen pligt til at underrette Trafikstyrelsen om sikkerhedsrelaterede hændelser inden for de næste 72 timer.

Personalet kan derudover indberette hændelser og sikkerhedsrelaterede begivenheder direkte til TBST.

Indberetninger til TBST er underlagt fortrolighed og kan kun udleveres efter anmodning fra berørte parter.

Systemet er opbygget for at sikre et fortroligt rum til at indberette og lære af hændelser, der har relevans for luftfarts-sikkerheden.

Det er derfor afgørende, at der ikke er tale om et system, der skal placere ansvar for fejl. Og det er også afgørende, at alle har tillid til at de kan indberette fortroligt uden at indretningerne bliver offentliggjort og brugt mod dem.

Trafikstyrelsen har som sikkerhedsmyndighed på

luftfartsområdet ansvaret for at modtage og følge op på indberetningerne.

Samtidig er der naturligvis et legitimt hensyn til, at offentligheden og Folketinget får en indsigt i forhold, der er relevante for luftfartssikkerheden.

Det vil derfor altid være op til Trafikstyrelsen i en konkret sag at vurdere, hvor meget information der kan videregives og hvilke informationer der er mest relevante at videregive.

Da jeg, ligesom jer, ikke har indsigt i hændelsesudredningens detaljer, sætter det fra start en anderledes præmis for samrådet, hvor jeg må sætte min lid til de gengivelser, jeg har fået fra Trafikstyrelsen og lufthavnen.

*Tilsyn med
Trafikstyrelsen*

Som flere ordførere har påpeget i andre sammenhænge, skaber dette et behov for, at vi på en måde kan kontrollere, at Trafikstyrelsen gør deres arbejde ordentligt.

Jeg skal heller ikke lægge skjul på, at der er flere, der har tilkendegivet, at de finder det uhensigtsmæssigt, at styrelsen ikke aktivt kan gendrive oplysninger der gengives i pressen på en måde der kan opfattes som enten forkert, misvisende eller disproportionalt, netop fordi styrelsen har en så udstrakt tavshedspligt.

For at vi, både I som ordførere og jeg som minister, kan være helt sikre på, at Trafikstyrelsen fører et tilstrækkeligt grundigt og rettidigt tilsyn med luftfartssikkerheden i Københavns

Lufthavn, har jeg derfor bedt det europæiske sikkerhedsagentur, EASA, om at se på den konkrete sag i forbindelse med deres kommende tilsyn i Danmark.

EASA fører tilsyn med alle de europæiske luftfartsmyndigheder, og de kan således få indsigt i de fortrolige oplysninger.

På denne måde kan vi både bibeholde hensynet til fortroligheden i indberetningerne og sikre at tingene er foregået korrekt.

Hændelsesforløbet

Jeg vil nu kort gennemgå selve forløbet omkring banelyssagen.

Jeg orienterede om samme forløb i det lukkede samråd for lidt over et år siden, men da der er flere medlemmer der ikke

var tilstede dengang, synes jeg det giver mening at gennemgå forløbet igen. Herudover har vi alle siden fået flere detaljer at vide fra blandt andet Københavns Lufthavn. Endelig vil jeg også prøve at sætte forløbet i kontekst af Politikens artikler om sagen, som også samrådsspørgsmålet lægger op til.

Over en periode på 15 måneder i 2018 og 2019 fandt fem enkeltstående hændelser sted der involverede banelys i Københavns Lufthavn.

I fire tilfælde blev der fundet såkaldte FOD fra løsrevne lysarmaturer eller fragmenter fra lysarmaturer.

FOD står for Foreign Object Debris, og kan omfatte alt fra løsrevne lysarmaturer til, skrald og andet som passagerer har tabt, skruer og meget andet. Det er

normalt og uundgåeligt inden for luftfarten at finde FOD. Det centrale er at have systemer og rutiner på plads til at få registret og indsamlet dem, således luftfarten får den bedste læring.

Hændelse nummer fire og fem i Københavns Lufthavn fandt sted i samme weekend på hver sin bane. Det var weekenden den 14. og 15. september 2019, som også er den weekend Politiken har fokuseret mest på.

I forbindelse med hændelserne blev banerne lukket og ryddet for FOD og lufthavnen udførte inspektion og efterspænding af banelysene.

Lufthavnen fulgte således her umiddelbart de rette procedurer.

Efter hændelsen den 15. september 2019 foretog lufthavnen mandag den 16.

september 2019 en risikovurdering af banelysarmaturerne på baggrund af hændelserne. Risikovurderingen medførte en risikoklassificering i kategorien 'A', som er den mest alvorlige kategori i lufthavnens risikoklassificeringssystem, og som i henhold til lufthavnens egne procedurer ikke kan accepteres.

Der blev i den forbindelse nedsat en task-force, som bestod af sikkerhedseksperter og ledere med stor faglig indsigt i den aktuelle udfordring, som vurderede, at det var forsvarligt at fortsætte driften af lufthavnen efter oprydningen på banerne og efterspænding af lysarmaturerne.

Det var ifølge lufthavnen på baggrund af task-forcens anbefalinger, at lufthavnen

valgte at fortsætte trafikken, og ikke på baggrund af en beslutning truffet af den øverste ledelse, som anført af Politiken.

Til trods for at lufthavnen havde håndteret de konkrete hændelser ved at lukke banerne og rydde op, var risikoklassificeringen fortsat kategori 'A' i omkring et døgn. I den periode var lufthavnen ikke lukket.

Lufthavnen burde således enten have nedklassificeret risikoen eller have fortsat med at holde banerne lukket. At det ikke skete, er en klar fejl i deres sikkerhedsledelsessystem.

Dette har Trafikstyrelsen allerede kritiseret i deres redegørelse af marts 2020, og lufthavnen har lagt sig ned, og erkendt fejlen. Det er også fremgået af styrelsens orienteringer af ordførerne.

*Fejl i
sikkerhedsledelses
systemet*

Som man læser Politikens artikel, får man indtryk af, at Københavns Lufthavns fejl var ikke at holde banerne lukket i 5 til 6 dage i perioden efter den 14. september.

Fejlen går dog ifølge Trafikstyrelsen især på, at der ikke var klare processer i lufthavnens interne sikkerhedsledelsessystem, som beskrev, hvad der præcis lå i en risikoklassificering A og en "unsafe condition", samt hvordan en sådan situation skulle håndteres.

Man kan derfor godt sige, at lufthavnen ikke håndterede episoderne med de løse banelys korrekt, men hverken Trafikstyrelsen eller lufthavnen vurderer dog, at det på noget tidspunkt har været

farligt at flyve fra Københavns Lufthavn på grund af løse banelys.

Jeg skal her understrege, at den vurdering jeg har bedt EASA om at foretage, må forventes også at komme ind på spørgsmålet om det har været en korrekt vurdering.

Brud på internationale regler

Et andet emne Politiken har bragt op er, at lufthavnen skulle have forbrudt sig mod internationale regler og skabt en såkaldt "unsafe condition".

EU-reglerne på området foreskriver som nævnt ovenfor, at lufthavnen skal have et sikkerhedsledelsessystem. Når lufthavnen ikke agerer korrekt i forhold til sit eget sikkerhedsledelsessystem, kan det derfor godt kategoriseres som et brud på internationale regler.

Dette er dog det samme forhold som nævnt ovenfor, og som lufthavnen har erkendt og Trafikstyrelsen kritiseret i deres redegørelse fra marts 2020.

Og det er som tidligere nævnt et erkendt forhold, som er blevet fremlagt for ordførerne af styrelsen, og som ordførerne ved flere lejligheder har haft mulighed for at stille supplerende spørgsmål til.

Handlingsplanen

I forlængelse af episoderne i 2019 har Trafikstyrelsen ført et intensiveret tilsyn med lufthavnen.

Tilsynet har blandt andet taget udgangspunkt i Trafikstyrelsens redegørelse af marts 2020 og den handlingsplan lufthavnen har udarbejdet, der indeholder i alt 33 initiativer.

Initiativerne spænder bredt fra udskiftning af banelysarmaturer til organisatoriske ændringer og arbejdet med at forbedre den såkaldte ”just culture”, der er et arbejdskulturbegreb i luftfartsbranchen, hvor man gennem en god rapporteringskultur skal lære af opståede konkrete fejl.

Lufthavnen har oplyst, at der for nuværende er udskiftet 2.340 banelysarmaturer på baner, afkørsler og ved stopbarrer.

Der er gennemført 25 ud af de planlagte initiativer, herunder bl.a. en ny procedure, som skal sikre, at lignende situationer undgås.

De resterende 8 initiativer har alle en godkendt plan for gennemførelse.

Derudover har lufthavnen nu klart definerede procedurer for håndtering af en risiko af klassificering A, samt en klar definition af, hvad der ligger i en "unsafe condition", og hvordan den skal håndteres.

***Sammenfatning
af første
spørgsmål***

Sammenfattende for hele forløbet omkring banelys i Københavns Lufthavn mener jeg, at sagen klart har vist, at lufthavnen har begået fejl. Det har lufthavnen også erkendt, og det har Trafikstyrelsen pointeret i deres redegørelse fra marts 2020.

Samtidig har forløbet også vist, at lufthavnen har lært af hændelsen og Trafikstyrelsens har i deres tilsyn fulgt op på sagen. På grund af den læring er luftfartssikkerheden således bedre i dag.

**Samråds-
spørgsmål F**

[Mener ministeren, at Folketinget er blevet tilstrækkeligt oplyst om alvoren af den sikkerhedsmæssige situation i Københavns Lufthavn med de løsrevne banelys, når det nu kommer frem, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har undladt at oplyse Folketinget om, at ledelsen i Københavns Lufthavn gik stik imod lufthavnens egne sikkerhedseksperters advarsler om en livsfarlig risiko på start- og landingsbanerne, jf. »Folketinget må nøjes med forsiden på fortrolig rapport om flysikkerhed«, Politiken, 26. februar 2021? Og hvordan vil ministeren sikre, at tilsynsmyndigheden ikke fremover tilbageholder kritisk information om flysikkerheden for Folketinget?]

Og det bringer mig til næste samrådsspørgsmål.

Om jeg mener,

- at Folketinget er blevet oplyst godt nok;
- hvordan jeg forholder mig til Politikens fremstilling af, at lufthavnen gik imod sine egne sikkerhedseksperter
- og hvordan jeg vil sikre, at tilsynsmyndigheden ikke fremover tilbageholder kritisk information om flysikkerheden for Folketinget

I lyset af Politikens seneste artikler har flere af jer spurgt til, hvorvidt Folketinget er blevet oplyst godt nok.

Jeg har under hele forløbet delt al den information jeg har fået fra

Trafikstyrelsen og Københavns Lufthavn med transportordførerne.

Det følger af EU-forordningen, at der er fortrolighed om indberetninger.

Formålet med fortroligheden er at tilskynde en sund indberetningskultur, som fanger alt relevant op, så Trafikstyrelsen kan skabe et overblik over potentielle farer i luftfarten, før eventuelle ulykker indtræffer.

Det er netop denne fortrolige indberetningskultur, der gør at vi hele tiden forbedrer luftfartssikkerheden i Danmark og i EU.

Fortroligheden gør dog også, at vi som politikere må nøjes med at få indsigt i Trafikstyrelsens overordnede gengivelse af den konkrete sag, og som ikke

kompromitterer fortroligheden i
hændelsesindberetningssystemet.

Baggrunden for dette samråd beror på
mange måder på, at jeg, ligesom jer, ikke
har og heller skal have indsigt i
lufthavnens fortrolige
hændelsesudredning, som det lader til
helt eller delvist er blevet lækket til
Politiken.

Derfor er det også svært for mig at
vurdere, om jeg er blevet tilstrækkeligt
oplyst eller ej.

Det er dog mit umiddelbare indtryk, at
Trafikstyrelsen er gået til sagen med høj
faglighed, og har delt de oplysninger
med Folketinget, som de vurderede var
de relevante for sagen, herunder
Københavns Lufthavns mangler i at have

et velfungerende
sikkerhedsledelsessystem.

Det har også været min klare intention at give ordførerne fuld mulighed for at stille spørgsmål direkte til styrelsen, og der har været afholdt flere møder, hvor ordførerne har kunnet få svar på deres spørgsmål. Jeg har aldrig lagt skjul på, at hvis der var ordførere der følte behov for at få opklaret yderligere spørgsmål, har man altid kunnet anmode om nye møder.

Folketinget er således blevet oplyst gennem samråd i december 2019, Trafikstyrelsens redegørelse af marts 2020, diverse notater og på adskillige ordførermøder, som fandt sted den 18. marts 2020, den 28. april 2020 og den 25. februar 2021.

Det er også mit umiddelbare indtryk, at sikkerheden i Københavns Lufthavn er forbedret på baggrund af Trafikstyrelsens tilsyn med episoderne med de løsrevne banelys.

For at bekræfte, at dette indtryk er korrekt, og at der ikke er oplysninger, der burde være håndteret anderledes, har jeg som allerede nævnt bedt EASA om at se på den konkrete sag i forbindelse med deres kommende tilsyn i september 2021. Jeg har også bedt dem om at de fremrykker tilsynet, hvis det kan lade sig gøre.

*Interne
uenigheder i
lufthavnens
sikkerhedsledelses
organisation*

Læser man Politikens fremstilling af hændelserne i Københavns Lufthavn får man det indtryk, at Københavns Lufthavns ledelse skulle have gået imod

nogle af lufthavnens
sikkerhedseksperter.

Som jeg forstår det på Trafikstyrelsen og
de oplysninger, vi alle har fået fra
Københavns Lufthavn, var dette
imidlertid ikke tilfældet.

I forhold til den konkrete sag har der
været tale om, at task-forcen, som
bestod af de mest kompetente
sikkerhedseksperter og ledere med stor
faglig indsigt i den aktuelle udfordring,
ikke var enig med den
sikkerhedsekspert, som Politikens
artikler bygger på.

Der var altså tale om en intern uenighed
mellem forskellige eksperter.

Det skal i den forbindelse nævnes, at
både lufthavnen og Trafikstyrelsen på

daværende tidspunkt havde en fortrolig whistleblower ordning, hvor det er muligt at henvende sig, hvis man er bekymret. Det har Trafikstyrelsen oplyst, at den pågældende ekspert ikke gjorde.

Trafikstyrelsen har bekræftet, at det fremgik af lufthavnens fortrolige hændelsesudredning af januar 2020, at der var divergerende meninger i lufthavnens sikkerhedsledelsesorganisation, hvilket ikke blev gengivet i Trafikstyrelsens redegørelse af marts 2020.

I bagklogskabens lys kan det godt være, at Trafikstyrelsen burde have oplyst om, at der var uenigheder blandt lufthavnens sikkerhedseksperter.

Trafikstyrelsen har dog redegjort for, at grunden til, at de i deres redegørelse

undlod at komme ind på dette forhold, skyldtes, at det ifølge lufthavnens hændelsesudredning var de mest kompetente sikkerhedseksperter indenfor området, der havde truffet den endelige beslutning om at holde lufthavnen åben, og at der derfor ikke var nogen grund til at fokusere særligt på, at der var en ekspert, der havde en anden holdning.

Afslutning

Afslutningsvis vil jeg gerne takke for det politiske engagement i forhold til de løsrevne banelys og luftfartssikkerheden generelt.

Jeg mener kun, at det er sundt, at man politisk tager de kritiske briller på – særligt når det handler om sikkerheden.

Da jeg under hele forløbet kun har haft indblik i de samme informationer, som I

selv har haft, er der derfor flere af de gode spørgsmål, som jeg mener kræver en ekstern vurdering.

Jeg håber derfor, at EASA vil imødekomme min anmodning, om at se på den konkrete sag i forbindelse med deres tilsyn i september.

Såfremt EASA imødekommer min anmodning, er det min intention at invitere ordførerne til et møde, når resultatet af et eventuelt tilsyn fra EASA foreligger.

Slutteligt vil jeg gerne benytte lejligheden til, selvom det ikke er en del af samrådsspørgsmålet, at minde om, at Trafikstyrelsen har en whistleblower ordning, hvor medarbejdere i enhver del af enhver sikkerhedsorganisation, til enhver tid kan henvende sig med

bekymringer over konkrete sikkerhedsmæssige udfordringer. Det gælder ikke blot observationer, men også hvis man selv har begået fejl, som man ikke mener er blevet vurderet og håndteret korrekt efterfølgende.

Tak for ordet.

[SLUT]