

**Fra:** Mogens Nygaard Christoffersen [<mailto:mogens.christoffersen@gmail.com>]

**Sendt:** 13. januar 2018 09:32

**Til:** Folketingets Oplysning <[Folketinget@ft.dk](mailto:Folketinget@ft.dk)>

**Emne:** Trafikministeriet svækker uvildigheden i Havarikommissionen

Ændring af opgavevaretagelse i Havarikommissionen.

Det er Havarikommissionens opgave at komme med anbefalinger til danske og udenlandske myndigheder med henblik på at forbedre flyvesikkerheden. Formålet er, at eftertiden kan tage ved lære og undgå tilsvarende ulykker. Men siden 2011 har Havarikommissionen stort set afholdt sig fra at udstede anbefalinger, og det kan skade sikkerheden. Denne ændring af praksis er kendt af ministeriet, men ændringen har ikke hjemmel i lovgivningen.

Med venlig hilsen  
Mogens N Christoffersen

Tordenskjoldsgade 31,5  
1055 København

**Løser Havarikommissionen de sikkerhedsmæssige opgaver, som de er sat i verden for at løse?**

Revideret 10. januar 2018

Mc

Henvendelse til Folketinget, Rigsrevisionen, Folketingets Ombudsmand, og Trafikministeren

Havarikommissionen har ændret praksis, og undlader at komme med rekommandationer. Dette er i strid med lovgivningen og de indgåede aftaler og til stor skade for sikkerheden. Den følgende gennemgang tydeliggør, at Danmark i dag ikke lever op til de internationale forpligtigelser. Vi finder det er vores pligt, at gøre opmærksom på disse forhold. Hvis man som offentligt ansat erhverver sig en særlig indsigt, har man en tungtvejende forpligtigelse til at gøre opmærksom på forhold, som vedrører manglende sikkerhed, der kan komme til at påvirke mange menneskers liv og førlighed. Som led i besparelser har ministeriet valgt at forflytte eller afskedige erfarne havariinspektører. Dette har afstedkommet protester. Ministeren har tidligere affærdiget vores henvendelser med henvisning til, at vi på forskellig måde er part i en strid. Men man glemmer, at striden er opstået, fordi Havarikommissionen i dag efter vores bedømmelse arbejder med en praksis, der strider med lovgivningen og internationale aftaler om flysikkerhed. Vi håber med denne redegørelse, at man vil undersøge, om vores konklusion er korrekt og gennemføre en grundig undersøgelse af rigtigheden i vores påstande.

Foreløbigt udkast.

## Indholdsfortegnelse

1. Havarikommissionens opgave og varetagelse
2. Redegørelsens konklusion: manglende anbefalinger strider imod gældende lovgivning og internationale aftaler
3. Redegørelsen datamateriale og metode
4. Eksempel 1. Havarikommissionen trækker sig fra havariundersøgelse af motor havareret med et Airbus A380-fly, hvor motorrester blev fundet i Grønland
5. Eksempel 2. Havarikommissionens chef fjernede centrale sikkerhedspassager i rapport om fatalt flystyrt i Grønland
6. Eksempel 3. Uenighed om sikkerhedsanbefalinger, efter at fly løb tør for brændstof over Grønland
7. Eksempel 4. Anbefaling fjernet fra havarirapport om eksploderet Boeing motor.
8. Kommissionen har offentligt erkendt, at praksis er ændret til ”dialog” fremfor sikkerhedsanbefalinger
9. Kommissionens forklaring på den ændrede praksis

### Bilag A.

Tabel over Rapporter for havarier med motorfly år 2000-2017 (november)

### Bilag B.

Bemærkninger om retssikkerheden ved afskedigelser og forflytninger af Hvariinspektører.

## 1. Havarikommissionens opgave og varetagelse

Det er Havarikommissionens opgave at komme med anbefalinger til danske og udenlandske myndigheder med henblik på at forbedre flyvesikkerheden. Formålet er, at eftertiden kan tage ved lære og undgå tilsvarende ulykker. Men siden 2011 har Havarikommissionen stort set afholdt sig fra at udstede anbefalinger, og det kan skade sikkerheden. Denne ændring af praksis er kendt af ministeriet, men ændringen har ikke hjemmel i lovgivningen.

Havarikommissionen er en uafhængig myndighed under Transport- og Bygningsministeriet og Boligministeriet. Havarikommissionen som undersøger havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og togdrift i henhold til lov nr. 198 af 3. maj 1978 om luftfart og lov nr. 323 af 5. maj 2004 om ændring af lov om jernbanesikkerhed mv.

Der er en beredskabsordning med rådighedsvagt indenfor såvel luftfart som jernbane. Denne redegørelse behandler alene den del af Havarikommissionens arbejde, der har med civil luftfart at gøre.

Havarikommissionen for Civil Luftfart har som opgave, at *”frem sætte rekommandationer med henblik på at forebygge havarier og hændelser indenfor civil luftfart baseret på uvildige undersøgelser af havarier og hændelser.”* Målet er udtrykt som følger (jf. Finansloven):

*Havarikommissionen vil til stadighed:*

- Sikre at undersøgelsesaktiviteterne lever op til den faglige og teknologiske udvikling på området
- Udvikle arbejdspladsen så den er attraktiv for medarbejderne
- Styrke samarbejde og dialog med relevante nationale og internationale parter.

Problemet er, at havarikommissionen for civil luftfart stort set er ophørt med at komme med anbefalinger. Denne ændring af praksis er en følge af afskedigelse af en række erfarne havariinspektører, som protesterede mod den ændrede praksis. Den ændrede praksis vil blive belyst gennem en række eksempler.

Havarikommissionens offentliggørelse af analyser af havarier inden for luftfart reguleres af tre myndigheder.

ICAO (International Civil Aviation Organisation) er et FN-organ, der fastsætter internationale standarder for flyvesikkerhed, som staterne skal følge. ICAOs Annex 13 regulerer havarier.

ICAO skriver om rekommandationer: »At any stage of the investigation of an accident or incident, the accident or incident investigation authority of the State conducting the investigation shall recommend to the appropriate authorities, including those in other States, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.«

På EU-plan fastsætter forordning 996/2010 europæiske krav til havariundersøgelser.

EU-forordningen kan ikke fraviges af medlemsstaterne ved national lov. EU skriver om rekommandationer: »The report shall contain, where appropriate, safety recommendations.«

I Danmark fastsætter »Lov om luftfart« de nationale regler. I loven står der: »Når Havarikommissionen har afsluttet sin undersøgelse, udarbejder den udkast til rapport om undersøgelsens resultater. Udkastet skal indeholde en udtalelse om eventuelle forholdsregler til forebyggelse af havarier eller hændelser af samme eller lignende art.«

## **2. Redegørelsens konklusion: manglende anbefalinger strider imod gældende lovgivning og internationale aftaler**

**Kommissionens ændrede praksis, hvor kommissionen undlader at komme med rekommandationer, er i strid med lovgivningen og de indgåede finanslovsaftaler og til stor skade for sikkerheden. Som de følgende eksempler viser, lever Danmark i dag heller ikke op til de internationale forpligtigelser.**

## **3. Redegørelsen datamateriale og metode**

Denne redegørelse baserer sig på en række artikler i dagspressen vedrørende en række havarier med motorfly, hvor oplysningerne efterfølgende er blevet vurderet af involverede havariinspektører. Der er mange hændelser, som kan indeholde nyttige informationer, der kan anvendes til at forbedre sikkerheden, men vi har i denne redegørelse valgt alene at se på havarier med motorfly (se Bilag A). Sådanne havarier er lykkeligvis yderst sjældne, og det er derfor overordentligt vigtigt, at der udvises særlig omhyggelighed og grundighed ved analyserne i disse enkeltstående tilfælde.

Redegørelsen afsluttes med Havarikommissionens begrundelse for den ændrede praksis.

## **4. Eksempel 1. Havarikommissionen trækker sig fra havariundersøgelse af motorhavareret med et Airbus A380-fly, hvor motorrester blev fundet i Grønland.**

Et Air France-fly af typen Airbus A380 var i 2017 på en flyvning fra Paris Charles de Gaulle til Los Angeles på rutenummer AF066, da den ene af flyets fire motorer pludselig havarerede i luften omkring 370 kilometer sydøst for Nuuk. Flyet foretog herefter en sikkerhedslanding i Goose Bay Airport i Canada. Airbus-flyet med 496 passagerer og 25 besætningsmedlemmer ombord kunne på trods af den havarerede motor fortsætte til Goose Bay Airport i regionen Labrador i det østlige Canada, hvor det to timer senere uden problemer landede med tre motorer i drift.

### **Den ene motors turbineblade og motorskjold blev revet af.**

Man har fundet rester fra motoren i et øde område omkring 150 kilometer sydøst for byen Paamiut i det sydvestlige Grønland. Data fra flyets sorte bokse har afsløret, hvor motorhavariet skete, hvorefter der blev sendt en helikopter fra Air Greenland afsted for at afsøge området. Og eftersøgningen gav resultat.

I strid med de gængse procedurer har den danske havarikommission overdraget undersøgelsen til den franske havarikommission. Danmark har ifølge ICAO-reglerne undersøgelsesforpligtigelsen, fordi havariet skete over Grønlandsk territorium. Men man har valgt at overlade arbejdet med at lede undersøgelsen til den franske havarikommission. Den danske havarikommission har ingen havariinspektører tilbage, der har operativ erfaring med Airbus-fly, og den danske havarikommission har ingen havariinspektører tilbage, der har teknisk erfaringer med denne flytype efter en række afskedigelser af de erfarne havariinspektører (se Bilag B).

Når Danmark ikke længere kan opfylde de internationale aftaler, har man forpligtiget sig til, at meddele dette til de internationale samarbejdspartner i ICAO. Men dette er ikke sket.

Havarikommissionens ledelse giver i stedet offentligheden en række falske begrundelser for, at kommissionen har uddelegeret ansvaret til den franske havarikommission. Det anføres, at undersøgelsen er uddelegeret til Frankrig, fordi Frankrig er flyets registreringsland, flyoperatørens hjemland, flyets designland, og flyets fabrikationsland, samt at flyet ikke længere befinder sig på Grønlandsk eller dansk territorium, men står i Canada.

Danmark har forpligtiget sig i forhold til aftaler i FN og ICAO-aftalerne til at forestå en uvildig undersøgelse uafhængig af flyproducenter, flyselskaber, flyoperatørernes hjemland og det land, hvor flyet er indregistreret. Det er i strid med gældende aftaler og procedurer, hvis Danmark ikke forestår den uvildige uafhængige undersøgelse. Havarikommissionens ledelse har ”kastet håndklædet i ringen” og har gjort brug af muligheden for at lade havariundersøgelsen overgå til en ”fremmed stat”. Denne mulighed har tidligere været benyttet af andre lande, der ikke kunne udføre undersøgelser (f.eks. Ulande). Problemet er Havarikommissionen ligger underdrejet og har ikke den nødvendige ekspertise til at gennemføre en undersøgelse. Efter de danske regler er det vigtigt, at Havarikommissionen interviewer de involverede tidligt inden fx det franske politi eller andre foretager afhøringer for at få de bedst mulige informationer. Havarikommissionen har tavshedspligt og de oplysninger, de indhenter, må kun bruges til at forbedre flysikkerheden. Politi og anklagemyndighed undersøger med henblik på at gøre et ansvar gældende, hvis der er tale om ansvarspådragende forhold, hvilket meget sjældent er tilfældet ved flyhavarier og hændelser.

Hvis Danmark ikke er i stand til at leve op til sine forpligtigelser, har man pligt til at meddele dette til FN og EU. I ministeriet, som har udført afskedigelser og tvangsforflyttet en række tjenestemænd og overenskomstansatte havariinspektører, er man klar over, at der ikke mere er tilstrækkeligt kvalificerede havariinspektører til, at Danmark kan løse de internationale forpligtigelser (se bilag B, Bemærkninger om retssikkerheden ved afskedigelser og forflytninger af Havariinspektører).

## **5. Eksempel 2. Havarikommissionens chef fjernede centrale sikkerhedspassager i rapport om fatalt flystyrt i Grønland.**

Sagen stammer fra 2014, hvor en pilot blev dræbt og et privatfly totalsmadret, da det uden varsel fløj ind i en klippevæg i tåge og dårligt vejr på øen Kulusuk på Grønlands østkyst. Få minutter før var piloten, som var ung og frisk, i kontakt med flyveledelsen i Kulusuk på radioen. Kollisionen med klippevæggen var så voldsom, at det efterfølgende var umuligt at gennemføre en obduktion af piloten.

En af Havarikommissionens erfarne havariinspektør var sat på opgaven med at analysere havariet og rejste til Grønland for at undersøge vraget, som lå spredt over et større område på en bjergtop. Inspektøren dokumenterede, at flyet var fløjet ind i bjergsiden med fuld motorkraft.

Trods melding om turbulens og kraftige op- og nedvinde, som er almindelige på denne lokalitet i Grønland, fløj piloten uden visuelle referencer – på almindeligt dansk: Han kunne intet se.

Havariinspektøren fandt, at det ikke var muligt med sikkerhed at fastslå, hvorfor flyet ramte klippevægge. Derfor opstillede han tre scenarier for, hvad der med stor sandsynlighed førte til ulykken. Mange piloter kender ikke de specielle forhold i Grønland, og meningen med scenarier er, at man skal lære af dem.

Havarikommissionen har tidligere gjort stor brug af scenarier, en metode som også den amerikanske havarikommissionen bruger. Men brugen af scenarier blev reduceret, da Martin Puggaard blev chef.

Havariinspektørens scenarier i rapporten om flyulykken handlede bl.a. om,

1. at flyets højdemåler ikke var indstillet korrekt, og
2. at kraftige op- og nedvinde nær bjergene havde presset flyet for langt ned mod jorden, uden at piloten var klar over det.

Men da rapporten blev offentliggjort i 2015, var scenarierne borte. Havarikommissionens ledelse havde erstattet scenarierne med en kort sætning om, at piloten kunne være besvimet.

Denne konklusion, som Havarikommissionens chef egenrådigt tilføjede, havde imidlertid ingen som helst dækning i de indsamlede data om ulykken. Til forskel fra havariinspektøren, har Havarikommissionens chef ingen operativ eller teknisk erfaring med det pågældende fly eller med flyvning i bjergområder, hvor der kan forekomme disse voldsomme op - og nedvinde.

Det er ikke alle havarier og hændelser, hvor det lykkes at afdække årsagerne – selv efter en nøje indsamling og analyse af data. Men det er direkte skadeligt for flysikkerheden, hvis konklusionerne ikke har dækning i de indsamlede data. Havarikommissionens rapporter blev med deres anbefalinger tidligere anvendt blandt andet ved undervisning af nye piloter.

Der er imidlertid intet i rapporten, der kan begrunde, at pilotens "ildebefindende" skulle være årsagen til haveriet. Det er grebet ud af den blå luft. Og ukvalificerede gætterier er ikke befordrende for flysikkerheden.

Sagen vakte opsigt og bestyrtelse blandt de øvrige medarbejdere i Havarikommissionen, fremgår det af en redegørelse fra Arbejdstilsynet dateret 11. oktober 2016.

### **Inspektør blev langtidssygemeldt**

»Den ansatte føler sig krænket af ledelsen og oplyser samstemmende med øvrige ansatte, at fjernelsen af scenarierne opleves som nedvurdering og usaglig fratagelse af en erfaren medarbejders faglige dømmekraft og vurdering. Ledelsen oplyser, at der ikke var belæg for påstandene i scenarierne og understreger, at der derfor udelukkende ligger faglige begrundelser bag ændringen af rapporten,« skriver Arbejdstilsynet. Havariinspektøren blev efterfølgende tvangsforflyttet til Trafikministeriet.

### **6. Eksempel 3. Uenighed om sikkerhedsanbefalinger, efter at fly løb tør for brændstof over Grønland.**

En pilot overlevede i 2009 en dramatisk nødlanding på Grønlands indlandsis ved rent held. Men havariinspektørs anbefaling om bedre samarbejde mellem luftfartsmyndigheder for at udvide flykorridorer over Nordatlanten blev strøget af Havarikommissionens ledelse.

Et privatfly af mærket Piaggio måtte i 2009 nødlande på Grønlands indlandsis syd for Søndre Strømfjord, fordi flyet løb tør for brændstof. Flyet blev smadret, og piloten overlevede kun ved et rent held, fordi flyets forende mirakuløst kurede hen ad isen med piloten i god behold indeni.

Tilbage i 2009 blev forhenværende havariinspektør Lars Christoffersen undersøgelsesleder på haveriet og rejste til Grønland for at undersøge omstændighederne omkring ulykken. I sin endelige rapport argumenterede han blandt andet for, at Havarikommissionen skulle anbefale et bedre samarbejde mellem Canadas, Grønlands, Norges og Islands flyveledelser, der kontrollerer luftrummet i området.

Luftrumskapaciteten kunne efter hans vurdering øges ved fortsat udvikling og implementering af et nyt »radar system«. Systemet var under test og baseret på information sendt fra flyene, og Lars Christoffersen anbefalede, at testen med det nye system blev speedet op.

»Hvis der havde været tilstrækkelig kapacitet i luftrummet over Nordatlanten, ville det være mærkeligt, hvis Piaggioen ikke havde fået den ønskede flyvehøjde – og dermed undgået at forulykke,« siger Lars Christoffersen til Berlingske. Samtidig anbefalede han et bedre samarbejde mellem flyveledelserne i Canada, Grønland, Norge og Island. Men begge havariinspektørens anbefalinger blev strøget fra rapporten om ulykken i Grønland af Havarikommissionens chef Martin Puggaard til Lars Christoffersens store fortrydelse:

»Piloter, der flyver over Nordatlanten, er stadig usynlige for flyvelederne, fordi der ikke er radardækning. Situationen er i dag den samme, som da Piaggio'en forulykkede. Fly vil stadig ikke altid kunne få tildelt den ønskede flyvehøjde. Det resulterer i øget brændstofforbrug, mindre brændstofsreserve og dermed risiko for at løbe tør,« siger Lars Christoffersen.

Lars Christoffersen blev afskediget af trafikministeriet i 2013 som »uegnet« til sit arbejde. I 2015 kendte Københavns Byret afskedigelsen uberettiget, hvilket blev stadfæstet af Landsretten i 2017.

Martin Puggaard gjorde gældende i Landsretten, at årsagen til havariet alene skyldtes pilotfejl. Og den på tidspunktet mangelfulde kommunikation ikke havde nogen betydning. Efterfølgende er kommunikationssystemerne blevet væsentligt forbedret. Men Trafikministeriet hævdede under Østre Landsret behandling af sagen, at uenigheden om rapportskrivningen var årsagen til afskedigelsen af havariinspektøren.

## **7. Eksempel 4. Anbefaling fjernet fra havarirapport om eksploderet Boeing motor**

I januar 2013 eksploderede en motor i et af SAS' Boeing MD80-fly med 104 passagerer på vej ud ad startbanen i Kastrup. Piloten hørte et brag og måtte foretage en katastrofeopbremsning. Stumper af motordele blev spredt ud over startbanen, men ingen kom noget til. Hvis eksplosionen var sket i luften få sekunder senere, kunne det have fået fatale følger.

Normalt sidder turbinebladene i en flymotor i en krans som kronblade på en marguerit, men eksplosionen rev alle bladene af, og turbinenavet sad tilbage som en afpillet blomst, og motoren standsede øjeblikkeligt.

Havariinspektøren, som var undersøgelsesleder på sagen, konkluderede efter nogle måneder, at den sandsynlige årsag til motorhavariet var en specifik slitagefejl i turbinens såkaldte tredje trin. Som et led i undersøgelsen blev motoren gennemgået på et neutralt specialværksted i Mexico sammen med havariinspektøren og en repræsentant fra SAS.

Turbinen i motoren er opdelt i tre trin med hver 88 turbineblade. Andre flyselskaber havde tidligere oplevet lignende havarier med den samme motortype, og de amerikanske luftfartsmyndigheder Federal Aviation Administration (FAA) havde allerede udstedt en anbefaling, en såkaldt rekommandation, om at inspicere for slitagefejl i trin et og to i motoren. Anbefalingen fra FAA indgik i et luftdygtighedsdirektiv, som myndigheder og operatører i hele verden har pligt til at efterleve.

Havariinspektøren anbefaling til FAA var, at de udvidede deres rekommandation for trin et og to til også at omfatte trin tre. Derved kunne man finde frem til de hundredvis af motorer af samme type, der sad i fly verden over, og få dem tjekket for slitagefejl i trin tre. Havariinspektøren er uddannet flymekaniker og har mangeårig erfaring fra bl.a. flyvevåbnet, Sterling Airways og Statens Luftfartsvæsen, inden han kom til Havarikommissionen.



Efter en ulykke med en motor i et SAS-fly anbefalede Havarikommissionens inspektør, at 1.608 motorer af samme type blev tjekket for fejl i turbinen. I havarirapporten var inspektørens anbefaling forsvundet. Trafikministeriet fyrede havariinspektøren og Havarikommissionens leder ændrede i rapporten. Chefen, der egenrådigt har ændret i rapporten, har en treårig flymekanikeruddannelse, men har aldrig fungeret som flymekaniker. Han mangler både den tekniske og operationelle erfaring med disse flytyper.

Rapporten om havariet i Kastrup blev først publiceret i maj 2015, næsten tre år efter havariet og lidt under to år efter fyringen af havariinspektøren. Men da rapporten om motorhavariet endelig blev publiceret, var havariinspektørens rekommandation ændret fra et krav om at tjekke for defekter til en henstilling til ejeren af motoren om at overveje at indføre kontrol af motorens turbinesektion tre. Fabrikanten og flyselskaber har ikke pligt til at følge en sådan henstilling.

Det er Havariiinspektørens vurdering (ifl. Berlingske Tidende): »Ledelsen i Havarikommissionen ønskede sandsynligvis ikke at stå på mål for min vurdering overfor hverken den amerikanske luftfartsmyndighed eller motorfabrikanten. Derfor flyver der med stor sandsynlighed et større antal fly rundt i verden med denne type motorer, som ikke er undersøgt for fejl i turbinens tredje trin, og derfor er der en potentiel risiko for et havari, som ligner det, SAS oplevede i Kastrup i 2013,« siger havariinspektøren. »Hvis motoren var eksploderet, efter at flyet var kommet i luften, kunne det have været fatalt. Det er indlysende, at der er større risiko for nye ulykker, når turbinebladene ikke er tjekket,« tilføjer han.

En meget vigtig del af Havarikommissionens arbejde er det internationale samarbejde, hvor alle landene bidrager til opklaring af hændelser og havarier således, at erfaringerne kan anvendes internationalt.

## **8. Kommissionen har offentligt erkendt, at praksis er ændret til ”dialog” fremfor sikkerhedsanbefalinger**

Havarikommissionens chef Martin Puggaard har i flere tilfælde fjernet sikkerhedsanbefalinger fra havarirapporter til stor frustration for sine ansatte inspektører. Martin Puggaard har forklaret i Landsretten og til dagspressen, at Havarikommissionen i højere grad satser på dialog med fly- og togselskaber frem for anbefalinger. Denne ændrede praksis strider imidlertid imod Havarikommissionens opgave i henhold til den gældende lovgivning, som er at analysere havarier og hændelser og på dette grundlag komme med anbefalinger om bedre sikkerhed, så tilsvarende ulykker kan undgås i fremtiden.

Der er således tale om en ændret praksis, hvor kommissionen fravælger at komme med rekommandationer. Denne nye praksis strider imod Lov om Luftfart:

**”§ 141.** Havarikommissionen skal løbende holde Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for

flyvesikkerheden, og skal på det tidligst mulige tidspunkt gøre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bekendt med sine vurderinger heraf.”

Kravet om dialog har derfor altid været til stede. Det nye er alene, at ledelsen af Havarikommissionen ikke kan eller vil fremsætte rekommandationer.

## 9. Kommissionens forklaring på den ændrede praksis

Siden Martin Puggaard tiltrådte som chef i 2011, har Havarikommissionen kun givet få anbefalinger, og det er helt bevidst, oplyser Martin Puggaard i et interview med Berlingske.

»Man har valgt – ikke kun i Danmark men på verdensplan – at inddrage fabrikanter, operatører og myndigheder langt tidligere og lave det, som vi kalder »allerede forebyggende sikkerhedsmæssige tiltag«, så man allerede undervejs i undersøgelsesforløbet tager hånd om mulige sikkerhedsbrister. Når du så skal til at lave rapporten, så har du optimalt set faktisk ikke flere rekommandationer, som du kan fremlægge, fordi der er taget hånd om det undervejs,« siger Martin Puggaard og henviser bl.a. til en rapport fra et EU-samarbejdsorgan for havarikommissioner fra 2014:

»EU lavede en peer review af os og skriver, at Havarikommissionen ikke har givet sikkerhedsrekommandationer de sidste tre år, fordi de sikkerhedsbrister, der har været, har været identificeret under undersøgelsen og er blevet elimineret undervejs. Det er en anerkendt måde at gøre det på,« siger han til Berlingske Tidende.

Dette udsagn stemmer imidlertid ikke med den gældende lovgivning.

»Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser fremsætte rekommandationer med henblik på at forebygge havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart.«

Af mål- og resultatplan 2015-2018 mellem Havarikommissionen og Transportministeriet:

»Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser af havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart fremsætte rekommandationer og anbefalinger med henblik på at forebygge lignende ulykker og hændelser og derigennem højne sikkerheden.«

Men det ene udelukker ikke det andet, lyder modsvaret fra tidligere havariinspektør Lars Christoffersen: »Praksis har altid været, at hvis der blev afdækket forhold af væsentlig betydning for sikkerheden, reagerer Havarikommissionens inspektører omgående ved at informere de berørte parter. Først når den endelige rapport foreligger, får offentligheden den komplette information i en rapport, der bør indeholde en eller flere rekommandationer. Det nye er blot, at der ikke publiceres rapporter med rekommandationer længere,« siger han til Berlingske Tidende.

Eksempel 5.

Det er ikke alle hændelser og havarier, der undersøges med henblik på at forbedre flysikkerheden. Nogle hændelser og havarier har den danske Havarikommission valgt at undlade at undersøge.

Havarikommissionen undlod at undersøge en hændelse med et British Airways-fly i Billund, mens noget tilsvarende i Manchester med samme fly er undersøgt til bunds.

Eksempel 6.

Årsagen til flyulykken i Ilulissat er stadig ikke opklaret. Der vil formentlig også gå et stykke tid, før havarikommissionen fra Danmark bliver færdig med sine undersøgelser og dermed komme med en konklusion på sine undersøgelser. Havarikommissionens undersøgelsesresultater kan offentliggøres som en foreløbig redegørelse, en redegørelse, en foreløbig rapport, og en endelig rapport. Efter år 2000 har Havarikommissionen udarbejdet i alt 19 rapporter (se bilagstabel A).

**Bilagstabel A.****Rapporter for havarier med motorfly år 2000-2017 (november).**

Sagsnr.	Dato	Nr	Sted	Registrering	Flytype
<a href="#">HCL69/00 Rapport</a>	<a href="#">29-11-2000</a>	1	<a href="#">Als</a>	<a href="#">D-EACQ</a>	<a href="#">Socata TB10</a>
<a href="#">HCLJ510-000449 Final Report</a>	<a href="#">27-10-2007</a>	2	<a href="#">Copenhagen / EKCH</a>	<a href="#">LN-RDI</a>	<a href="#">Bombardier DHC-8-402</a>
<a href="#">HCLJ510-000433 Final Report</a>	<a href="#">09-09-2007</a>	3	<a href="#">Aalborg / EKYT</a>	<a href="#">LN-RDK</a>	<a href="#">DHC 8-400</a>
<a href="#">HCLJ510-000330 Final Report</a>	<a href="#">02-02-2007</a>	4	<a href="#">Simiutaq, Greenland</a>	<a href="#">N901SR</a>	<a href="#">Cirrus SR20</a>
<a href="#">HCLJ510-000455 Rapport</a>	<a href="#">11-11-2007</a>	5	<a href="#">Ringsted / EKRS</a>	<a href="#">OY-TFC</a>	<a href="#">Baach Aircraft A36</a>
<a href="#">HCLJ510-000190 Rapport</a>	<a href="#">07-03-2006</a>	6	<a href="#">Fanø bugt</a>	<a href="#">D-ETRA</a>	<a href="#">Beechcraft Sierra 200 C24R</a>
<a href="#">HCLJ510-000732 Rapport</a>	<a href="#">05-04-2010</a>	7	<a href="#">Sæby</a>	<a href="#">OY-TOH</a>	<a href="#">Piper PA 28-151</a>
<a href="#">HCLJ510-2011-43 Final report</a>	<a href="#">04-03-2011</a>	8	<a href="#">Nuuk / BGGH</a>	<a href="#">TF-JMB</a>	<a href="#">De Havilland DHC8-106</a>
<a href="#">HCLJ510-2011-46 Report</a>	<a href="#">17-04-2011</a>	9	<a href="#">Copenhagen / EKCH</a>	<a href="#">B-2078</a>	<a href="#">Boeing 777F</a>
<a href="#">HCLJ510-000867 Rapport</a>	<a href="#">22-07-2011</a>	10	<a href="#">Jyderup, Sjælland</a>	<a href="#">OY-DHG</a>	<a href="#">Cessna 150B</a>
<a href="#">HCLJ300-2012-9 Report</a>	<a href="#">30-04-2011</a>	11	<a href="#">Grimbergen / EBGB</a>	<a href="#">OY-LEK</a>	<a href="#">VANs AIRCRAFT RV-8A</a>
<a href="#">HCLJ510-2012-97 Rapport</a>	<a href="#">24-03-2012</a>	12	<a href="#">Vojens / EKSP</a>	<a href="#">OY-SMA</a>	<a href="#">Aermacchi</a>
<a href="#">HCLJ510-2012-155 Final report</a>	<a href="#">15-09-2012</a>	13	<a href="#">Roenne / EKRN</a>	<a href="#">D-CMMM</a>	<a href="#">Learjet 24D</a>
<a href="#">HCLJ510-2011-33 Final report</a>	<a href="#">16-10-2009</a>	14	<a href="#">Kangerlussuaq / BGSE</a>	<a href="#">N108GF</a>	<a href="#">Piaggio Avanti P180</a>
<a href="#">HCLJ510-2013-187 Rapport</a>	<a href="#">06-03-2013</a>	15	<a href="#">Roskilde / EKRK</a>	<a href="#">OY-CAG</a>	<a href="#">Partenavia P68</a>
<a href="#">HCLJ510-2014-278 Final report</a>	<a href="#">11-09-2014</a>	16	<a href="#">Kulusuk / BGKK</a>	<a href="#">N39SE</a>	<a href="#">Diamond DA40</a>
<a href="#">HCLJ510-2014-274 Final report</a>	<a href="#">07-09-2014</a>	17	<a href="#">Kerteminde</a>	<a href="#">D-EJBB</a>	<a href="#">Avions Robin (DR300/180R)</a>
<a href="#">HCLJ510-2014-258 Final report</a>	<a href="#">29-01-2014</a>	18	<a href="#">Ilulissat / BGJN</a>	<a href="#">OY-GRI</a>	<a href="#">Bombardier DHC-8-202</a>
<a href="#">HCLJ510-2015-289 Final report</a>	<a href="#">06-06-2015</a>	19	<a href="#">Endelave / EKEL</a>	<a href="#">HB-KFV</a>	<a href="#">Avions Robin DR400</a>

## **Bilag B. Bemærkninger om retssikkerheden ved afskedigelser og forflytninger af Havariinspektører.**

Havariinspektørernes vigtigste opgave består i at gennemføre en uvildig undersøgelse, hvor man finder frem til hændelsernes årsager, således at man kan anbefale forebyggende foranstaltninger, der kan nedbringe risikoen for fremtidige hændelser eller havarier. Ideen med at ansætte Havariinspektører som tjenestemænd har vel blandt andet været at give dem en hvis beskyttelse imod pres fra indflydelsesrige interessenter i forbindelse med udforskning og analyser af havarier og hændelser. I praksis har hverken tjenestemænd eller overenskomstansatte kunnet gardere sig imod vilkårlige afskedigelser eller forflytning. Dette kan i det lange løb komme til at udgøre en trussel for at havariundersøgelsernes uvildighed og dermed for effektiviteten af det forebyggende arbejde.

Når Havariinspektører afskediges i statens tjeneste enten som tjenestemænd eller overenskomstansatte, vil de som oftest være afskåret fra at få hjælp af deres fagforening, som repræsenterer både arbejdsgiver- og lønmodtagersiden i konflikten. Hvis de afskedige finder, at afskedigelsen er ubegrundet, har de ikke anden udvej end at anlægge en sag imod trafikministeriet. Enkeltpersoner vil betænke sig mange gange, inden man anlægger sag imod staten.

I Danmark er der mange forhold, der gør, at retssikkerheden er truet i sager, hvor enkeltpersoner fører proces imod staten. Dette problem er for nyligt blevet afdækket i en dansk doktorafhandling (Waage, 2017; Waage, 2013).

Den private person møde her en stejl modpart, som har næsten uendelige ressourcer til rådighed.

1. Kammeradvokaten er i dag Danmarks største advokatfirma. Når den ene part i en proces er kammeradvokaten læner dommeren sig tilbage og baserer sig afgørelse på kammeradvokatens redegørelse, fordi kammeradvokaten gennemgående møder meget velforberedt. Der har i mange år været en praksis med at udbetale en særlig bonus til kammeradvokaten, når han vandt en sag.

2. Staten har som forvaltningsenhed en særlig forpligtigelse til at få en sag objektivt belyst. Der er særlige regler om offentlighed i forvaltningen. Men når en enkelt person fører proces imod staten, er den sædvanlige imødekommenhed afløst af mødet med en stejl modpart. Papirer bliver væk, notater om telefonsamtaler, der er ført imellem forskellige dele af forvaltningen, findes ikke længere, osv. For eksempel undlader Trafikministeriet, med domstolens accept, at fremlægge notater af telefonsamtaler mellem Trafikministeriet og Havarikommissionen vedrørende sagens behandling. Trafikministeriets vidner bliver i Landsretten ikke holdt fast på, at de skal besvare modpartens spørgsmål.

3. Danske domstole blander sig ikke i opklaringen af sagerne, men overlader dette til de stridende parter. Dommerne formodes ikke at have en særlig indsigt i sagerne. Dette får en særlig betydning, når der er meget store forskelle mellem parternes ressourcer i en retssag, hvor det offentlige selv er den ene part.

Danske domstole har en praksis, hvor man i dette slagsmål glemmer, at den ene part, nemlig staten, stadig har en forvaltningsmæssig forpligtigelse til at søge for at sagen belyses objektivt, og at de 'bortkomne' notater mv. fremlægges for domstolen, selvom kammeradvokaten finder, at det ikke vil øge ministeriets chancer for at vinde sagen. Danske domstoler holder ikke kammeradvokater fast på, at de forvaltningsmæssige principper stadig har første prioritet.

Der er ikke noget at sige til, at en tvangsforflyttet eller afskediget havariinspektør betænker sig to gange på at føre sin sag ved en dansk domstol, hvilket i sig selv kan have store personlige omkostninger.

Waage, F. (2013): "Om loyalitet, forvaltningsretlige principper og det offentlige retssagsførelse". I: *Juridiske Emner Ved Syddansk Universitet 2013* Djøf/Jurist-og Økonomforbundet, s. 419-433.

Waage, F. (2017): *Det offentlige som procespart: Forvaltningsrettens virkning i civilprocessen (disputats)*. Karnov Group Denmark A/S.