

# Information

## Uafhængighed skabte ballade

18. december 2000

Af **Ulrik Dahlin** og **Niels Rohleder**

En uafhængig havari-undersøgelse blev udsat for koordineret kritik i et usædvanligt brev til Trafikministeriet. Luftfartstilsynene i Danmark, Sverige og Norge bad om 'en mere imødekommende holdning' over for SAS

### Hård landing

Den danske Havarikommission insisterede i foråret på at gennemføre en helt uafhængig undersøgelse af en havareret flymotor, dvs. uden automatisk deltagelse af såvel SAS som tilsynsværkstedet Volvo Aero Engine.

I perioden efter denne beslutning blev den danske kommission udsat for en stærk kritik - især for langsommelighed i undersøgelsen. Som foråret blev til sommer, regnede beskyldningerne ned over Havarikommissionen og ikke mindst dens chef, overhavarilinspektør Jørn Madsen. Information har prøvet at kortlægge kritikken og den forløb, der førte til den danske haverichef bratte afgang i august i år.

At der gik næsten fire uger, før den danske Havarikommission for Civil Luftfart kom i gang med at adskille en havareret SAS-motor i foråret, var ikke kun noget, der hurtigt blev bemærket og kritiseret i den danske luftfartsbranche.

Også nogle af deltagerne i de skandinaviske luftfartsmyndigheders samarbejde om SAS blev meget hurtigt aktive - men nok mindre kendte - aktører i den voksende kritik.

Den 20. juni - knap to måneder efter, at SAS' DC-9'er Bodvar Viking måtte nødlande i Københavns lufthavn med kun én fungerende motor - satte en mand sig til sin computer i det særlige skandinaviske tilsynskontor, STK i byen Sollentuna i Sverige.

STK er oprettet med henblik på at koordinere luftfartsmyndighedernes forhold til SAS.

»Vi er mange både inden for myndighederne og SAS, som har reageret på, at der ikke er udsendt information om en mullg (eller konstateret) årsag til hændelsen,« skrev Sven Christiansson i et brev.

På visitkortet har Sven Christiansson angivet sin titel som »Director«.

### Slipper for problemer

Sven Christiansson stiledede brevet til et andet mellem-skandinavisk udvalg, nemlig det såkaldte OPS-udvalg. Medlemmerne af af dette udvalg er cheferne for Luftfartstilsynene i Sverige, Norge og Danmark.

Sven Christiansson fra STK foreslog i brevet, at OPS-udvalget rettede en henvendelse til det danske Trafikministerium, så »vi slipper for flere problemer af denne her slags.«

Som en håndsrækning til OPS-udvalget pegede STK-directoren endda på en bestemt paragraf i den danske luftfartslov, som »man kan pege på«, som Sven Christiansson skrev.

Paragraffen handler om, at Havarikommissionen skal holde luftfartsvæsenet underrettet om fund »på det tidligst mulige tidspunkt«.

Dagen efter holdt den danske Havarikommission et møde med SAS' interne undersøgelsesgruppe og orienterede dem om, hvad kommissionen foreløbig havde fundet ud af. Derudover har SAS - som beskrevet tidligere i Informations artikelserie - overværet såvel de indledende undersøgelser som adskillelsen af den havarerede motor.

Alligevel mente STK, at SAS manglede informationer til skade for flyvesikkerheden.

### 'Bekymringsvækkende'

Bare tre uger senere reagerede så formanden for OPS-udvalget, nordmanden Per-Arne Skogstad.

Den 10. juli underskrev han et brev til Trafikministeriet, Fredriksholms

Kanal 27 i København.

Forinden var såvel STK som det danske luftfartstilsyn blevet orienteret om undersøgelserne på et møde hos den danske havarikommission. Det skete den 4. juli.

Alligevel refererede Per-Arne Skogstad fra STK's brev, hvor svært det har været at få noget at vide om Havarikommissionens undersøgelser for myndighederne. Han fandt »situationen bekymringsvækkende«, som han skrev.

OPS-udvalget opfordrede derfor Trafikministeriet til at gøre noget, »sådan at man i fremtiden får en mere imødekommende holdning over for både tilsynsmyndigheder og operatøren.«

Information har spurgt det danske medlem af OPS-udvalget om baggrunden for henvendelsen. Det er direktøren for Luftfartstilsynet Svend E. Andresen, som også er vicedirektør i Statens Luftfartsvæsen, som deltager fast i OPS-udvalget.

- Har SAS været involveret i STK's overvejelser?

»Det aner jeg ikke. Altså, jeg kan lige så godt sige, at det har de sikkert, som at det har de ikke,« siger Svend E. Andresen.

Han bekræfter at have givet tilsagn til Per-Arne Skogstad om, at brevet kunne sendes. Og at han forinden har diskuteret sagen med flere kontorer i Luftfartstilsynet.

Ingen fortilfælde

»Men jeg ville da kunne forstå, hvis SAS' frustrationer over, det her tager lang tid, at det måske har inspireret STK til at gøre noget. Det kunne jeg godt forestille mig.«

- Men SAS har fulgt med i alle de undersøgelser, der har været?

»Man kan sige, at SAS har vel været så godt informeret som man næsten kan blive,« siger Svend E. Andresen.

- Kan SAS så at sige bestille STK til at rette sådan en henvendelse til den danske trafikminister?

»Nej, det kan de ikke.«

- Er det almindeligt, at OPS-udvalget henvender sig til de skandinaviske trafikministre?

»Nej, vi har ikke været i den situation før. Jeg er ikke vidende om, at der har været lignende tilfælde,« oplyser Svend E. Andresen, der har arbejdet 30 år i luftfartsvæsenet.

»Når vi har grebet ind, så er det fordi, vi synes denne sag er vigtig, og den burde fremmes mere, end den er blevet. Det er tidsfaktoren, der er vigtig.«

Der var, ifølge Svend E. Andresen ikke tvivl overhovedet i OPS-udvalget om nødvendigheden af brevet til Frederiksholms Kanal.

- Hvad regnede I med at få ud af brevet?

»Vi regnede med, at der blev lagt et pres på Havarikommissionen for at speede det lidt op,« svarer Svend E. Andresen.

- Hvad svarer ministeriet så?

»Det tror jeg faktisk ikke, vi har fået - med forbehold for et tjek. Men det ville da være mærkeligt, hvis jeg ikke har lagt mærke til det,« svarer Svend E. Andresen.

'Fuldstændig inhabil...'

Senere samme dag, som interviewet har fundet sted, finder Svend E. Andresen ud af, at ministeriet faktisk har besvaret den udsædvanlige henvendelse fra OPS-udvalget. Det skete den 8. september.

Men da havde udviklingen i Havarikommissionen for Civil Luftfart for længst overhalet behovet for ministeriets svar:

Efter et møde i Eigtveds Pakhus den 25. august endte Trafikministeriet seks dage senere med omgående at fritage overhaviinspektør Jørn Madsen for tjeneste.

Svend E. Andresens navn optræder også i en senere fase af denne sag. Den 16. august nævnes han som en mulig afløser for Jørn Madsen. Det sker i et fortroligt brev, som Ole Asmussen, direktør i SLV, Statens Luftfartsvæsen, sender til den nytilltrådte departementschef i Trafikministeriet, Karsten Dybvad. Brevet sendes altså godt en måned efter OPS-udvalgets brev.

Ole Asmussen foreslår her, at hans egen vicedirektør Svend E. Andresen placeres som ny chef for havarikommissionen.

Jørn Madsen skal ved rokaden tilbydes en anden stilling i SLV, hvor han skal beskæftige sig med miljøpåvirkningerne fra luftfarten.

- Godt en måned efter OPS-brevet bliver du bragt på banen som afløser for Jørn Madsen. Hvor habil er du egentlig, synes du?  
»Hvis du ser det på den måde, så kan du da sige, at jeg er fuldstændig inhabil. Men jeg tror, at den tolkning af begivenhederne er alt for stærk. Jeg er ikke gået efter Havarikommissions-stillingen. Jeg har stillet mig til rådighed, hvis departementet ville. Der er ikke nogen motivation hos mig for at skubbe til begivenhederne,« svarer Svend E. Andresen.

#### SERIE - Hård landing

På fredag udløber ansøgningsfristen til stillingen som chef for Havarikommissionen for Civil Luftfart.

I de kommende dage afdækker Information det forløb, som gav den hidtidige indehaver af jobbet, Jørn Madsen, en særdeles hård landing. Efter Jørn Madsens og Havarikommissionens skarpe konfrontationer med luftfartsbranchen fritog Trafikministeriet med øjeblikkelig virkning havarichefen for tjeneste 31. august i år. Tidligere artikler i serien blev bragt 15. og 16. december.