

Statsrevisorernes Sekretariat
Att. Sekretariatschefen
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Dato 26. oktober 2007
J. nr. 231-30
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Supplerende redegørelse vedrørende Statsrevisorernes beretning nr. 12/06 om tilsynet med luftfarten.

I forbindelse med havarierne i henholdsvis Aalborg og Vilnius den 9. og 12. september 2007 har der i medierne været omtalt en mulig sammenhæng med en række ureglementerede flyvninger med SAS-fly.

I den anledning finder jeg det hensigtsmæssigt at supplere redegørelsen af 24. august 2007.

Havarierne i Aalborg og Vilnius

Havarikommissionerne i Danmark og Litauen har i de foreløbige rapporter om havarierne oplyst, at hovedårsagen til havarierne formodes at være korrosion i et gevind, som har reduceret dette gevinds styrke i en sådan grad, at landingshjulet kollapsede.

Det beskadigede gevind er ikke synligt, idet gevindet sidder indvendigt i et hul på den såkaldte aktuator, som bruges til at udfælde landingshjulene.

Ud over visuel inspektion, kræver fabrikantens vedligeholdelsessystem, at aktuatoren udskiftes efter 22.400 landinger.

Flyet som havarerede i Aalborg havde foretaget 14.795 landinger. Flyet, som havarerede i Vilnius, havde foretaget 14.224 landinger.

For begge flys vedkommende var der således ca. 1/3 af de tilladte antal landinger tilbage, før demontering af aktuatoren skulle foretages i henhold til vedligeholdelsesforskrifterne.

Luftfartsmyndigheden i Canada og EASA har derfor efter havarierne udstedt et luftdygtighedsdirektiv (AD-note), der kræver, at de berørte landingsstelsdele efterses, repareres og om nødvendigt udskiftes.

I en senere revision heraf er der indført krav om inspektion med faste intervaller.

Havarierne i Aalborg og Vilnius var således ikke en følge af, at SAS ikke overholdt de luftdygtighedsdirektiver, der er udstedt.



Tilsynet med implementering af luftdygtighedsdirektiver

Det er brugeren af luftfartøjet, i dette tilfælde SAS, der er ansvarlig for luftfartøjets vedvarende luftdygtighed.

Et fly er luftdygtigt, når vedligeholdelsen er foregået i overensstemmelse med det godkendte vedligeholdelsesprogram, og alle relevante luftdygtighedsdirektiver er gennemført.

Luftfartsselskaber skal have en særlig godkendelse for så vidt angår sikring af den vedvarende luftdygtighed, hvorved forstås de procedurer, som sikrer, at et luftfartøj på et hvert tidspunkt overholder de gældende luftdygtighedskrav, hvilket omfatter styring af et stort antal årlige vedligeholdelses- og reparationsarbejder.

Tilsvarende skal den virksomhed, der forestår selve udførelsen af disse arbejder, have en særlig godkendelse hertil.

De to organisationer, som kan være dele af det samme luftfartsselskab, er underlagt krav om egenkontrol, hvilket forudsætter omfattende og velfungerende kvalitets- og styringssystemer.

Myndighedernes tilsyn er primært rettet mod at sikre, at egenkontrollsystemerne virker.

I SAS er de to organisationer adskilt, idet selve udførelsen af vedligeholdelses- og reparationsopgaverne gennem de senere år er udført af et SAS selskab (SAS Technical Services AB)

Myndighederne har, som beskrevet i redegørelsen til Statsrevisorerne af 24. august 2007, konstateret, at SAS siden 1999 har foretaget ureglementerede flyvninger med fly, der formelt set ikke var luftdygtige.

Dette er sket som følge af, at et antal luftdygtighedsdirektiver ikke har været overholdt af SAS.

Årsagerne hertil har blandt andet været, at de datasystemer, som styrer hvornår de enkelte fly skal vedligeholdes, ikke har fungeret optimalt. Dertil kommer, at der har været en række problemer med koordinationen mellem de to SAS-ejede selskaber, som sammen varetager vedligeholdelsesprogrammerne.

Når der konstateres en overskridelse af et luftdygtighedsdirektiv bliver de pågældende foranstaltninger straks gennemført, og luftfartøjerne må ikke uden særlig godkendelse foretage flyvninger inden arbejdets udførelse.

De skandinaviske luftfartsmyndigheder ser med stor alvor på manglende overholdelse af luftdygtighedsdirektiver, og har de seneste år gennem det fælles



samarbejdsudvalg (OPS-udvalget) besluttet en række særlige tiltag i relation til SAS.

SAS blev den 21. december 2005 pålagt at træffe særlige foranstaltninger til at sikre overholdelse af luftdygtighedsdirektiver på baggrund af, at et Airbus 330 og 340 fly ikke var vedligeholdt som foreskrevet.

Efterfølgende meddelte SAS den 12. januar 2006, at der ville blive anskaffet nyt datasystem samt foretaget en række organisatoriske ændringer med henblik på at undgå lignende situationer i fremtiden.

I februar 2006 meddelte OPS-udvalget, at de kortsigtede foranstaltninger var tilfredsstillende, men at der var behov for en række yderligere oplysninger, hvilket SAS afgav medio februar måned.

I den efterfølgende periode blev der fra myndighedernes side fulgt op på de af SAS igangsatte foranstaltninger, og der kunne på visse områder konstateres afvigelser fra planen.

OPS-udvalget rettede derfor den 14. november 2006 henvendelse til SAS på baggrund af nye tilfælde af manglende overholdelse af luftdygtighedsdirektiver og præciserede, at indsatsen for at sikre overholdelse heraf ikke var tilstrækkelig, da der var vanskeligheder med at gennemføre en række af de tidligere besluttede tiltag: Nyt IT-system, overføring af data hertil, bemanning m.v. SAS blev i den forbindelse pålagt at gennemføre forbedringer straks og redegøre herfor.

SAS afgav 5. december 2006 en redegørelse, herunder om en række forsinkelser i gennemførelsen og årsagerne hertil.

OPS-udvalget fandt ikke denne redegørelse tilfredsstillende, og anmodede 14. december 2006 SAS om inden 1. februar 2007 at fremkomme med en detaljeret projektplan og derefter afrapportere fremdriften hver 14. dag. Endvidere blev SAS pålagt at gennemføre en audit af processen.

Videre besluttede OPS-udvalget, at myndighederne skulle foretage en inspektion af et antal luftfartøjer af hver type, ud fra en af SAS udarbejdet compliance-liste, som dokumenterer at det enkelte fly overholder alle gældende luftdygtighedsdirektiver.

SAS redegjorde 1. februar 2007 for udviklingen i projektet og en række supplerende foranstaltninger, der var iværksat.

OPS-udvalget meddelte 6. februar 2007 SAS, at redegørelsen blev taget til efterretning, men præciserede, at det måtte vurderes, om projektet havde den ønskede virkning, da der ellers måtte iværksættes yderligere aktiviteter.



Samtidig blev det meddelt, at myndighedernes gennemførte audit af et antal luftfartøjer viste, at luftdygtighedsdirektiver var indført som foreskrevet.

OPS-udvalget meddelte den 18. juli 2007 SAS, at myndighederne havde foretaget en evaluering af de af SAS udarbejdede compliance-lister.

Det blev på den baggrund besluttet at indføre skærpede krav til disse listers udformning med virkning fra 1. oktober 2007.

Listerne indeholder nu mere detaljerede informationer, hvorved myndighedernes arbejde med at konstatere overholdelse af samtlige gældende krav i relevante luftdygtighedsdirektiver er blevet forenklet.

OPS-udvalget godkendte den 10. september 2007 efter behandling i udvalget den 4. september 2007 den endelige udformning af listen og meddelte samtidig SAS, at fornyelse af luftdygtighedsbeviser ikke vil blive foretaget, medmindre der foreligger korrekt fyldestgørende compliance-lister.

De skandinaviske luftfartsmyndigheders behandling af SAS' manglende overholdelse af en antal luftdygtighedsdirektiver har således været en løbende proces siden starten af 2006, og der er ingen sammenhæng mellem det og de to havarier i Aalborg og Vilnius.

Kopi af denne redegørelse er sendt til Rigsrevisor.

Med venlig hilsen

Jakob Axel Nielsen