

MINISTEREN

Statsrevisorernes Sekretariat
Christiansborg
1220 København K

Dato 18. oktober 2010
Dok.id
J. nr. 2010-54
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

**Redegørelse vedrørende den fortsatte behandling af
Statsrevisorernes beretning nr. 12/2006 om tilsynet med luftfarten.**

Statsrevisorerne har i brev af 18. august 2010 (Ref. 07-000669-22) anmodet om en redegørelse i anledning af den fortsatte behandling af beretningen, der er foretaget på grundlag af rigsrevisors notat af 4. august 2010.

Det fremgår af beretning nr. 12/2006, at den overordnede konklusion er, at tilsynet med den civile luftfart i Danmark samlet set er tilfredsstillende.

Det fremgår af rigsrevisors notat til Statsrevisorerne af 23. november 2007, der er udarbejdet på baggrund af transport- og energiministerens redegørelse af 24. august 2007 samt supplerende redegørelse af 26. oktober 2007, at rigsrevisor ville følge, om:

1. Transportministeriet fremover modtager mere detaljerede redegørelser om minimumsfrekvenser mv. for Statens Luftfartsvæsens (SLV's) tilsyn
2. Transportministeriet fremover modtager oplysninger om Skandinavisk Tilsynskontors (STK's) virksomhed
3. SLV's tilsyn sikrer, at dokumentationen for STK's virksomhed fremover forbedres
4. SLV i OPS-udvalget medvirker til at sikre, at SAS fremover ikke foretager ureglementerede flyvninger med fly, der formelt set ikke er luftdygtige.

For så vidt angår punkt 1-3 fremgår det af sammenfatningen i rigsrevisors notat af 4. august 2010, at det findes tilfredsstillende, at transportministeren i form af tilsynsplaner og tilsynsrapporter nu modtager oplysninger, der viser, om SLV overholder internationale og nationale krav til minimumsfrekvenser mv. for tilsyn, at SLV ved etableringen af tilsynsplanlægningssystemet (TPS) har forbedret det datagrundlag, som SLV baserer tilsynsplaner og tilsynsrapporter på, samt at Transportministeriet nu modtager oplysninger om STK i form af en tilsynsplan og en årsrapport med årsregnskab, og at SLV nu modtager dokumentation for STK's tilsynsvirksomhed.

For så vidt angår punkt 4 finder Statsrevisorerne det utilfredsstillende og bekymrende, at SAS fortsat gennemfører et stort antal flyvninger med fly, som



overskrider gældende luftdygtighedsdirektiver. På baggrund af sagens alvor og unødigt lange forløb anmoder Statsrevisorerne transportministeren om igen at redegøre for, hvilke initiativer der tages for at forhindre antallet af SAS' ureglementerede flyvninger.

Jeg skal hermed redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som SAS' ureglementerede flyvninger har givet anledning til.

Jeg har rettet henvendelse til mine kolleger i Norge og Sverige og understreget sagens alvor og anmodet om deres medvirken til, at der fortsat er stor fokus på dette område.

Samtidig har jeg rettet henvendelse til formanden for bestyrelsen i SAS og afholdt møde, hvor jeg har understreget sagens alvor og drøftet de initiativer, som SAS tager for at forhindre fremtidige overtrædelser. Jeg har i den forbindelse påtalt sagens langvarige forløb og påpeget vigtigheden af, at SAS' øverste ledelse har fokus på løsning af problemet.

Jeg kan endelig oplyse, at det ved fremtidige overtrædelser af luftdygtighedsdirektiver med SAS' fly på dansk register konkret vil blive vurderet, om der bør rejses straffesag med påstand om bøde, hvilket særligt kan være relevant i de tilfælde, hvor den manglende overholdelse har baggrund i systemmæssige forhold.

Luftfartsselskaberne har efter lovgivningen ansvaret for, at luftdygtighedsdirektiverne overholdes. Det kræver, at luftfartsselskaberne har en detaljeret og vedvarende styring af luftdygtighedsdirektiver. SAS har, uanset en lang række tiltag, endnu ikke været i stand til sikre dette på et tilfredsstillende niveau.

SAS konsortiet har gennem de senere år outsourcet styringen af luftdygtighedsdirektiver til SAS Tech AB, og det samme er tilfældet med hensyn til udførelsen af selve vedligeholdelsesarbejdet. SAS Tech AB er et svensk aktieselskab, som er underlagt tilsyn fra de svenske luftfartsmyndigheder, og er ikke en del af SAS konsortiet, hvori selve flyvirksomheden udføres.

Denne organisering har medført flere lag af kontrakter mellem parterne vedrørende håndteringen af luftdygtighedsdirektiver og den praktiske gennemførelse af vedligeholdelsesarbejderne. De mange snitflader har medført problemer med koordineringen af disse arbejder. Videre kan visse overskridelser af luftdygtighedsdirektiver henføres til kvaliteten af det arbejde, der er udført i SAS Tech AB.

SAS har gennem det seneste år gennemført omfattende organisationsændringer. Den tidligere beslutning om opdeling af SAS konsortiets flyvirksomhed i flere nationale selskaber er således omgjort. Al flyvirksomhed udføres således i dag inden for rammerne af SAS konsortiet, der er undergivet et fælles skandinavisk tilsyn.



SAS har videre truffet beslutning om at ophøre med outsourcing af styringen af overholdelsen af luftdygtighedsdirektiverne. Dette arbejde er således tilbageført fra SAS Tech AB til SAS konsortiet. SAS konsortiets tekniske organisation er herved forøget fra 30 til 226 personer ved overførsel af ressourcer fra SAS Tech AB.

I forbindelse med denne omorganisering ansøgte SAS om, at en medarbejder i SAS Tech AB blev godkendt til at være den øverste ansvarlige for sikkerhedsarbejdet i SAS konsortiet. Videre blev ansøgt om godkendelse af en anden person fra SAS Tech AB til at varetage den vedvarende luftdygtighed. Disse ansøgninger blev afslået af de tre skandinaviske luftfartsmyndigheder, idet de pågældende personer ikke opfyldte kravene til at kunne blive accepteret af myndighederne i de pågældende positioner. Der er efterfølgende af de skandinaviske luftfartsmyndigheder godkendt andre personer til at forestå de pågældende opgaver.

SAS har besluttet, at der skal gennemføres yderligere ændringer i organisationen. SAS konsortiet har således for kort tid siden ansøgt de skandinaviske luftfartsmyndigheder om tilladelse, således at konsortiet selv kan udføre det fysiske vedligeholdelsesarbejde, der i dag udføres i SAS Tech AB. Når denne tilladelse er givet, og arbejdet er tilbageført, vil SAS konsortiets virksomhed svare til den virksomhed, som tidligere inden de gentagne omorganiseringer blev udført af SAS konsortiet.

De skandinaviske luftfartsmyndigheder har videre overvejet, om det fælles tilsyn med SAS kunne udføres på en mere hensigtsmæssig måde end i dag, hvor det fælles tilsyn forestås af det skandinaviske fælles tilsynskontor (STK). Resultatet af disse drøftelser er, at STK nedlægges, og at det fælles tilsyn med SAS fremover vil blive gennemført således, at hver af de tre skandinaviske luftfartsmyndigheder vil forestå tilsynet med nærmere fastlagte områder. Det er sigtet, at disse ændringer skal være gennemført ved årsskiftet 2010-2011. Det vil indebære et nærmere direkte samarbejde mellem de tre skandinaviske luftfartsmyndigheder.

Det fremgår af rigsrevisors notat, at det findes tilfredsstillende, at SLV har indført en ordning som indebærer, at SAS i forbindelse med fornyelse af luftdygtighedsbeviser for fly på dansk register skal udarbejde lister over gældende luftdygtighedsdirektiver, som gennemgås stikprøvevis.

Det fremgår videre, at rigsrevisor finder det tilfredsstillende, at SLV selvstændigt har gennemført en undersøgelse i relation til en overskridelse af et luftdygtighedsdirektiv på et dansk registreret fly. Der er tale om en meget detaljeret undersøgelse, der dokumenterede, at der var en række kritiske forhold i relation til processen med luftdygtighedsdirektiver. Der blev på baggrund heraf opstillet en aktionsliste på 11 punkter vedrørende korrektioner i relation til organisering, procedurer og ledelsesfokus, som skulle gennemføres af SAS. SAS har gennemført arbejdet i relation til disse aktionspunkter. En



række aktioner vil have effekt på længere sigt, hvorfor effekten ikke på indeværende tidspunkt kan konstateres fuldt ud.

Sidste punkt på aktionslisten omhandlede udførelse af en intern audit af processen med håndteringen af luftdygtighedsdirektiver i SAS, en audit som skulle foretages af SAS' egen kvalitetsafdeling. Myndighederne har netop modtaget resultatet af denne audit. Resultatet indikerer, at der fortsat er områder, hvor der skal ske forbedringer i forhold til styringsprocessen i SAS. Denne problemstilling vil blive taget op af myndighederne med SAS' ledelse straks.

Jeg skal bemærke, at der ikke kan gives en garanti for, at der ikke fremover kan forekomme overskridelser af luftdygtighedsdirektiver. Uanset anvendelse af ressourcer i luftfartsselskabet og hos luftfartsmyndighederne vil der bl.a. kunne forekomme menneskelige fejl ved håndteringen af luftdygtighedsdirektiver. Det skal bemærkes, at det er en proces der er unik for luftfarten, og som er medvirkende til at sikre det generelt meget høje sikkerhedsniveau på området.

SAS har netop informeret om en overtrædelse af et luftdygtighedsdirektiv på et dansk registreret fly. Af den foreløbige redegørelse fra SAS om hændelsesforløbet fremgår det, at der sandsynligvis er tale om en menneskelig fejl, hvor en medarbejder i det svenske selskab SAS Tech AB, der forestår vedligeholdelsesopgaver for SAS, har meldt arbejdet udført, selv om det rent faktisk ikke var tilfældet. Når det endelige hændelsesforløb i denne overtrædelse er klarlagt, vil jeg tage stilling til, hvad der videre skal ske i sagen.

Jeg har bedt SLV om at følge tæt op på sagen om SAS' ureglementerede flyvninger, og at underrette mig kvartalsvis om fremdriften heri.

Rigsrevisor har modtaget kopi af dette brev.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt