



## **Talepapir til besvarelse af samrådsspørgsmål B i samråd den 4. oktober 2007**

---

*Ministeren bedes redegøre for, hvorvidt kravene til sikkerheden har været opfyldt via tilsynet med SAS.*

### **Svar:**

De tekniske sikkerhedskrav for konstruktion af fly er vedtaget internationalt.

Den internationale luftfartsorganisation under FN, ICAO, har fastlagt de overordnede krav og EU har vedtaget detaljerede bestemmelser, der gælder i medlemslandene.

Disse regelsæt indebærer, at:

1. Selve flytypen skal certificeres, dvs. der skal udstedes et certifikat, som beviser, at flyene lever op til de gældende internationale krav og standarder.



2. Det enkelte fly skal godkendes af myndighederne, inden det tages i brug.
3. Det skal med faste intervaller kontrolleres, at flyet lever op til gældende regler på området.
4. Vedligeholdelse af fly skal ske efter en myndighedsgodkendt plan på et autoriseret værksted.

Flytypen certificeres af fabrikationslandets myndigheder – i denne sags tilfælde de canadiske myndigheder.

Derudover certificeres fly, som er indregistreret i EU-medlemslandene, også af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA.

Dash 8/Q400 flyene er således både certificeret af de canadiske og europæiske myndigheder.



Ud over typecertificeringen godkendes alle fly også individuelt i henhold til de internationale bestemmelser.

Det sker ved udstedelse af de såkaldte luftdygtighedsbeviser.

Et fly er luftdygtigt, når de nationale myndigheder finder, at flyets tekniske dokumentation er i orden og der er foretaget en fysisk besigtigelse af flyet.

Ansvar for at et fly er luftdygtigt ligger hos luftfartsselskabet, i dette tilfælde SAS.

De har også ansvaret for, at flyet til stadighed er luftdygtigt og vedligeholdes efter en lang række detaljerede regler og procedurer.

Myndighederne fører løbende tilsyn med, at flyet lever op til de gældende krav til luftdygtighed. Det sker med intervaller, som er fastlagt på EU-plan. Tilsynet med SAS' fly foregår i samarbejde med de øvrige skandinaviske



lande gennem Skandinavisk  
Tilsynskontor (STK).

STK's tilsyn med SAS er primært rettet mod at sikre, at SAS' egenkontrol virker. Derfor fører STK tilsyn med, at SAS' kontrol- og kvalitetssystemer fungerer.

Konkret består STK's tilsyn med SAS fly i et årligt dokumentbaseret tilsyn kombineret med en fysisk inspektion hvert tredje år.

STK rapporterer til OPS-udvalget, som består af luftfartsdirektørerne fra hvert af de skandinaviske lande.

På hvert OPS-udvalgsmøde, der afholdes 4- 5 gange om året afrapporterer STK skriftligt om sin virksomhed i den forløbne periode, herunder om de væsentligste forhold, der er konstateret. Rapporten suppleres på møderne af en mundtlig gennemgang af chefen for STK, hvorefter der tages stilling til de foranstaltninger, der findes nødvendige.



Det er SLV's opfattelse, at STK's tilsyn med SAS' fly af typen Dash 8/Q400 er sket efter de gældende regler.

Hvis der konstateres tekniske problemer med et fly, enten i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse eller operation af flyet, skal luftfartsselskabet indberette sådanne problemer.

Der er under ICAO etableret et centraliseret informationssystem, hvor alle tekniske problemer med et fly, rapporteres og samles ét sted, nemlig hos fabrikanten, i den aktuelle sag Bombardier.

Dette system er indført for at undgå, at ICAO's ca. 190 medlemslande gensidigt skal holde hinanden orienteret om tekniske problemer med fly, og at de enkelte landes myndigheder hver for sig foretager undersøgelser uden at vide, hvad andre lande eventuelt finder frem til.



Fabrikanten skal orientere fabrikationslandets luftfartsmyndigheder, her de canadiske myndigheder, om indberettede fejl. De canadiske myndigheder afgør på den baggrund, om der skal iværksættes særlige foranstaltninger.

Hvis det er tilfældet, udsteder de canadiske myndigheder et såkaldt luftdygtighedsdirektiv og underretter myndighederne i samtlige lande, hvor fly af den pågældende type er registreret.

Et luftdygtighedsdirektiv foreskriver typisk inspektion, justering eller udskiftning af komponenter af væsentlig betydning for sikkerheden.

Hvis et luftdygtighedsdirektiv ikke er efterkommet er flyet ikke luftdygtigt og dermed ikke lovligt at flyve med.

Myndighedernes verifikation af et luftfartøjs luftdygtighed er i vid udstrækning baseret på kontrol af det dokumentationsgrundlag, som de



godkendte organisationer udarbejder i forbindelse med vedligeholdelsesprocesserne.

Det skal dokumenteres, at alle relevante vedligeholdelsesarbejder er foretaget og at komponenter og dele, som er udskiftet, er godkendt til at blive installeret på flyet.

De canadiske myndigheder har i perioden 1. januar 2001 – 22. juni 2007 udstedt i alt 24 luftdygtighedsdirektiver for fly af typen Dash8/Q400.

Efter havarierne i Aalborg og Vilnius er udstedt endnu et luftdygtighedsdirektiv, der omhandler den hidtil ukendte fejl ved flyet.

Der er ikke udstedt luftdygtighedsdirektiv i forbindelse med havariet i Japan.

Bombardier har oplyst, at ulykken sandsynligvis skyldtes en manglende møtrik på flyet.