



Juli 2009

Notat vedrørende "Late logging" i større danske luftfartsselskaber.

Hovedkonklusion

En undersøgelse foretaget af SLV viser, at der registreres færre log anmærkninger på hjemflyvninger end på de øvrige dele af flyvningerne.

Resultatet af undersøgelsen tilbageviser således de fremførte påstande om, at piloter af bl.a. kommercielle hensyn venter med at registrere fejl på fly til på hjemturen.

"Late logging" anses derfor ikke for at udgøre et flyvesikkerhedsmæssigt problem inden for erhvervsmæssig luftfart i Danmark.

Baggrund for undersøgelsen

Folketingets Trafikudvalg har i en række spørgsmål til transportministeren rejst spørgsmål om piloters registrering af fejl på luftfartøjer.

Baggrunden for disse spørgsmål var påstande fra det internationale flymekanikerforbund (Aircraft Engineers International - AEI) om, at passagersikkerheden var truet på grund af, at der i meget stor udstrækning først blev registreret fejl ved hjemflyvninger, og ikke straks når fejlen var konstateret, idet denne senere registrering var kommercielt mere hensigtsmæssig for luftfartsselskaberne.

SLV har kontaktet AEI med henblik på at få nærmere dokumentation for AEI's påstand i relation til danske luftfartøjer.

AEI har i brev af 23. januar 2009 svaret SLV, at AEI ikke har en sådan dokumentation. Videre er oplyst, at AEI ikke har nogen danske medlemmer.

Formanden for flymekanikerne i Danmark blev i pressen citeret for at have udtalt, at såkaldt "Late logging", hvor piloter først venter med at registrere fejl på fly til hjemturen, også finder sted blandt danske piloter.

Formanden for flymekanikerne har i samme forbindelse udtalt, at sikkerheden er bedre i Danmark end flere andre steder i Europa.

I brev af 25. februar 2009 til Dansk Metal anmodede SLV formanden for flymekanikerne i Danmark om at fremsende det materiale, han måtte være i besiddelse af vedrørende dette emne for så vidt angår danske luftfartsselskaber eller fly, der opereres af danske luftfartsselskaber. Enhver information, som SLV måtte modtage, ville blive behandlet fortroligt.

SLV har ikke modtaget svar på denne henvendelse.

I besvarelsen af 5. marts 2009 af spørgsmål S 1464 fra Folketingets Trafikudvalg oplyste transportministeren, at SLV ville gennemføre en mere systematisk undersøgelse af problematikken inden for dansk luftfart, og at undersøgelsen ville omfatte logbøgerne for en periode af nogle måneders varighed for et antal luftfartøjer tilhørende danske luftfartsselskaber, der udfører erhvervsmæssig lufttransport med større luftfartøjer.

Begrebet "Late logging"

Tekniske fejl, som konstateres på et fly, skal registreres i flyets tekniske logsystem, og registreringerne betegnes "log anmærkninger".

Log anmærkninger, som påvirker flyets luftdygtighed, skal normalt udbedres ved førstkomende stop (destination) efter, at anmærkningen er registreret.

"Late logging" er et begreb, som anvendes for de situationer, hvor der ikke straks efter en fejls konstatering sker registrering heraf, men først på "hjemturen", så flyet kan fortsætte sin flyvning/række af flyvninger, indtil det kommer til en destination, hvor fejlen mest hensigtsmæssigt kan udbedres, hvilket ofte anses at være på flyets hjemmebase.

Undersøgelsens tilrettelæggelse

Undersøgelsen omfatter 7 større danske luftfartsselskaber ud af 22, eller 32 % af de selskaber, der er i besiddelse af en dansk driftstilladelse, et såkaldt Air Operators Certificate (AOC), til fastvingede fly.

Logbøgerne for perioden 1. december 2008 til 28. februar 2009, i alt 3 måneder, er gennemgået for i alt 16 specifikke fly blandt disse selskabers i alt 205 fly. Dette udgør 8 %.

Det er SLV alene, der har udvalgt de luftfartsselskaber og de fly, der indgår i undersøgelsen, ligesom det er SLV, der har fastlagt, i hvilken periode logbøgerne er undersøgt.

I undersøgelsen sondres mellem de log anmærkninger, som vedrører flyets luftdygtighed, og de log anmærkninger, der vedrører andre forhold.

Log anmærkninger, der ikke umiddelbart vedrører flyets luftdygtighed, omfatter følgende.

Log anmærkninger, der vedrører forhold af kosmetisk eller service-orienteret karakter, såsom borde, der skal justeres, eller manglende lys i læselampen.

Log anmærkninger vedrørende forhold, der er omfattet af Minimum Equipment List (MEL-systemet). MEL-systemet er det system, som beskriver, hvilket udstyr der som minimum skal være funktionelt, når flyet opererer. I et i forvejen nærmere fastlagt omfang er der således taget stilling til hvilket udstyr, som kan accepteres ikke at fungere, men hvor flyvninger kan fortsætte sikkerhedsmæssigt forsvarligt som følge af eksempelvis indførelse af visse begrænsninger for flyets operation, indtil fejlen er rettet.

MEL-anmærkninger er inddelt i 4 kategorier efter anmærkningens karakter. For de 3 af kategorierne er der på forhånd fastsat et antal dage, der maksimalt må flyves uden, at den pågældende fejl udbedres. For den fjerde kategori fastsættes antallet af dage individuelt. MEL-systemet skal overholde flyfabrikantens krav til systemet, og det er godkendt af såvel fabrikantlandets som operatørlandets myndigheder. Disse log anmærkninger er således en del af et godkendt system.

I undersøgelsen er log anmærkninger herefter opdelt på de to typer:

- Anmærkninger, der ikke vedrører flyets luftdygtighed (kosmetiske og MEL-anmærkninger)
- Anmærkninger, der vedrører flyets luftdygtighed.

For hvert fly er der fastsat en hjemmebase, som er den destination, hvorfra flyet normalt indleder en flyvning eller en række af flyvninger. Det er således hjemmebasen, som i undersøgelsen danner grundlag for vurdering af, om der er tale om begrebet late logging. Der er her ved skelnet mellem log anmærkninger afhængig af hvilken fase af flyvningen, der er tale om:

- Udtur/mellemtur: Flyvning ud fra hjembasen til en ude-destination samt flyvninger mellem to ude-destinationer
- Hjemtur: Flyvning ind til hjembasen fra en ude-destination.

I det omfang, der måtte være tale om et uforholdsmæssigt stort antal log anmærkninger på hjemturene, ville dette indikere, at der kunne være et late logging problem.

Undersøgelsens resultater

De 16 fly udførte i 3 måneders perioden i alt 4875 flyvninger.

På 3761 af flyvningerne var der ingen anmærkninger i flyenes log.

Anmærkningerne på de resterende 1114 flyvninger er i tabel 1 fordelt efter type og efter flyvningens fase.

Tabel 1. Antal flyvninger og antal log anmærkninger efter type og flyvningens fase.

	Flyvninger uden log anmærkning	Flyvninger med log anmærkninger, der ikke vedrører luftdygtighed	Flyvninger med log anmærkninger vedrørende luftdygtighed	Flyvninger med log anmærkninger i alt	Flyvninger i alt
Udtur/Mellemture	-	380	235	615	-
Hjemtur	-	317	182	499	-
I alt	3761	697	417	1114	4875

Tabel 2 nedenfor viser den tilsvarende procentvise fordeling i forhold til samtlige flyvninger.

Tabel 2. Procentvis fordeling af logninger efter type og flyvningens fase

	Flyvninger uden log anmærkninger	Flyvninger med log anmærkninger, der ikke vedrører luftdygtighed	Flyvninger med log anmærkninger vedrørende luftdygtighed	Flyvninger med log anmærkninger i alt	Flyvninger i alt
Udtur/Mellemture	-	8 %	5 %	13 %	-
Hjemtur	-	6 %	4 %	10 %	-
I alt	77 %	14 %	9 %	23 %	100 %

Det fremgår, at 77 % af flyvningerne blev gennemført uden nogen log anmærkninger.

For de 23 % af flyvningerne, hvor der var log anmærkninger, kan det konstateres, at der var anmærkninger på 10 % af hjemturene og på 13 % af de andre dele af flyvningen.

De 23 % af flyvningerne, hvor der var foretaget log anmærkninger, var fordelt med 14 %, der ikke vedrører luftdygtighed som angivet overfor, mens 9 % af flyvningerne vedrørte luftdygtighed, og heraf var de 4 % noterede på hjemturen og de 5 % på de andre dele af flyvningen.

Undersøgelsen tilbageviser således de af AEI fremførte påstande om, at piloterne venter med at registrere fejl på fly til på hjemturen.

Tværtimod viser undersøgelsen, at der er færre log anmærkninger på hjemturen end på de øvrige dele af flyvningerne.

SLV anser derfor ikke Late logging for at udgøre et flyvesikkerhedsmæssigt problem inden for erhvervsmæssig luftfart i Danmark.

- o - O - o -