



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 11. marts 2009
Dok.id 806909
J. nr. 231-57

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 23. februar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 488 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jens Christian Lund (S).

Spørgsmål nr. 488:

"Ministeren anmodes om at kommentere oplysninger bragt i Berlingske Tidende og på TV 2 om, at SLV har slyttet oplysninger om, at der var begået fejl ved vedligeholdelsen af SAS' DASH 8 fly. Specielt ønskes ministerens bemærkning til, at en navngiven medarbejder tilsyneladende har fået "mundkurv" på, da SLV ikke var interesseret i vedkommendes "personlige" holdning, som var SLV uvedkommende. Kan ministeren bekræfte, at den pågældende person var kontorchef i SLV og derfor ikke en ligegyldig person i en sådan sag? Er den pågældende person fortsat ansat ved SLV og lytter SLV til vedkommende i andre sager?"

Svar:

Statens Luftfartsvæsen har oplyst, at den e-mail korrespondance, der har været omtalt i medierne, har relation til et havari med et Dash8 Q400 luftfartøj og derfor skal ses i lyset af den ordning, der er fastsat for gennemførelsen af havariundersøgelser.

Oprindeligt blev undersøgelser af havarier og hændelser foretaget af Statens Luftfartsvæsen. Denne ordning blev imidlertid kritiseret, og ved en lovændring i 1978 blev luftfartsloven ændret, hvorefter der skulle etableres en selvstændig og uafhængig Havarikommission. Det skete med virkning fra 1. januar 1979.

I lovforslaget er blandt andet anført følgende:

"Ved flere lejligheder har det været gjort gældende, at det kunne være kritisabelt, at det er luftfartsvæsenet, der undersøger flyvehavarier, idet det er blevet påpeget, at luftfartsvæsenet på den ene eller anden måde – f.eks. som tilsynsførende med luftfartsselskaberne eller som udøver af flyveledelse – kan tænkes at være involveret i de omstændigheder omkring et havari, som bør undersøges.

Havarikommissionen tænkes oprettet som en selvstændig institution under ministeriet for offentlige arbejder, der således med de begrænsninger, der



følger af lovforslaget, har almindelig instruktionsbeføjelse med hensyn til kommissionens arbejde samt indseende med, hvilke pengemidler og personaleressourcer der stilles til kommissionens rådighed. Følgelig er kommissionens arbejde f.eks. underlagt normal administrativ klageadgang med den undtagelse, at undersøgelsesresultatet og konklusionerne, som kommissionen giver fra sig som sine, ikke kan redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektioner fra andre. De står for, hvad de er: en teknisk/sagkyndig opfattelse af et hændelsesforløb.”

Folketinget har således ved lovændringen lagt afgørende vægt på, at Havarikommissionen skulle etableres for at sikre fuldstændig uafhængighed af de nationale luftfartsmyndigheder og andre parter med eventuelle interessekonflikter.

Denne ordning er i overensstemmelse med Rådets direktiv 94/56 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for den civile luftfart.

Direktivet indeholder i artikel 6, stk. 1 følgende bestemmelse:

” Hver medlemsstat skal sikre, at de tekniske undersøgelser gennemføres eller kontrolleres af en permanent civil luftfartsinstans eller -enhed. Denne luftfartsinstans eller -enhed skal fungere uafhængigt af navnlig de nationale luftfartsmyndigheder, der er ansvarlige for luftdygtighed, certificering, flyveoperationer, vedligeholdelse, udstedelse af licenser og certifikater, flyvekontroltjeneste og lufthavnsdrift og generelt af enhver anden part, hvis interesser kunne komme i konflikt med undersøgelsesinstansens eller -enhedens opgave.”

Den danske lovgivning og EU-direktivet er endvidere i fuld overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat i Anneks 13 til konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago.

Efter de anførte regler er det normalt det land, hvor havariet finder sted, der er ansvarlig for gennemførelsen af havariundersøgelsen.

Det er baggrunden for, at det er den danske havarikommission, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ), der gennemfører undersøgelsen af havariet i Københavns Lufthavn i oktober 2007, uanset at luftfartøjet var indregistreret i Norge.

Havarikommissionen afgav den 3. november 2007 en foreløbig redegørelse vedrørende havariet. Statens Luftfartsvæsen blev af Havarikommissionen orienteret herom, og videregav disse oplysninger til luftfartsmyndighederne i Norge og Sverige.



I tilslutning til denne foreløbige redegørelse gav den daværende men senere fratrådte kontorchef for luftdygtighedskontoret udtryk for følgende:

Side 3/4

”At skift af de to valves introducerede en fejl, der var årsag til et havari. At det er dårligt håndværk at skifte/genbruge fittings, uden at sikre sig mod fremmedlegemer m.v. De genbrugte fittings har ikke været tilstrækkeligt rengjort. Sammenholdt med, at der skiftets P/N fra 48303-7 til 48303-5 sandsynligvis uden tilstrækkelig formalia, givet mig et indtryk af dårlig vedligeholdelseskultur.”

Dette blev senere suppleret med følgende udsagn.

”Blot for at gentage, at luftdygtighedskontoret (indtil HCLJ endelige rapport foreligger) stadig mener, at årsagen til LN-RDI’s havari primært skal søges i dårlig vedligeholdelse.”

Statens Luftfartsvæsen har oplyst, at det i forbindelse med et havari er naturligt, at medarbejdere drøfter og vurderer sagen og ofte – som i det foreliggende tilfælde - fremkommer med deres opfattelse af årsagen hertil inden resultatet af havariundersøgelsen foreligger.

I den konkrete sag har medarbejderen fundet, at årsagen til havariet primært skulle søges i dårlig vedligeholdelse i den virksomhed, der har forestået dette arbejde.

Denne opfattelse indebærer således, at årsagen til havariet ikke kan tænkes at have andre væsentlige årsager, herunder tekniske forhold i relation til luftfartøjet eller dets komponenter eller forhold i relation til myndighedernes tilsynsvirksomhed eller øvrige arbejde.

Statens Luftfartsvæsen og andre tilsynsmyndigheder skal ikke over for den uafhængige Havarikommission fremsætte teorier om årsagen til havariet, men alene deltage i undersøgelsen på den måde som fastlægges af kommissionen, herunder ved at stille faktuelle oplysninger til rådighed for denne.

Det ville kunne have givet anledning til kritik, såfremt Statens Luftfartsvæsen over for Havarikommissionen havde fremsat en teori om, at årsagen til havariet primært skulle findes i vedligeholdelsesmæssige forhold. Dette havde kunnet udlægges som et forsøg på at påvirke Havarikommissionens arbejde med det formål, at denne ikke nærmere skulle undersøge forhold i relation til tilsynsmyndighederne.

Det afgørende er, at Havarikommissionen gennem sit arbejde er bekendt med den omtalte udskiftning, hvilket jeg har fået bekræftet er tilfældet.



Det kan oplyses, at der umiddelbart efter havariet blev indført flyveforbud for de SAS tilhørende Dash8 Q400 og at SAS besluttede, at fly af den havarede type ikke fremover skulle anvendes af SAS-Konsortiet.

Side 4/4

Jeg vil nu afvente redegørelsen fra Havarikommissionen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed