



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 3. november 2010
Dok.id 74566
J. nr. 2010-3988
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. oktober 2010 stillet mig følgende spørgsmål 40 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 40:

”Finder ministeren, bl.a. på baggrund af de forhold, der beskrives i artiklen ”SAS slipper uden straf for 20.000 flyvninger” i Ingeniøren d. 25. august 2010 om SAS’ gentagne overtrædelser af sikkerhedsreglerne, at en gentagelse af de administrative reaktioner er hensigtsmæssig? Ministeren bedes endvidere uddybe, hvorfor administrative reaktioner skulle virke denne gang, når de ikke har gjort det tidligere.”

Svar:

Det er luftfartsselskaberne, der efter lovgivningen har 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.

Ifølge SLV har SAS gennem de senere år outsourcet styringen af luftdygtighedsdirektiver til SAS Tech AB, og det samme er tilfældet med 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.



Endvidere har SAS gennem de senere år opereret med en opdeling af SAS konsortiets flyvevirksomhed i flere nationale selskaber.

SAS har nu omgjort ovennævnte beslutninger, hvilket har medført 1. at al flyvevirksomhed i dag udføres inden for rammerne af SAS konsortiet, der er undergivet et fælles skandinavisk tilsyn, og 2. ophør af outsourcing af styringen af overholdelsen af luftdygtighedsdirektiverne. Dette arbejde er nu 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 accepteret til at være den øverste ansvarlige for sikkerhedsarbejdet i SAS konsortiet. Videre ansøgte SAS om, at en anden person fra SAS Tech AB blev accepteret til at varetage den vedvarende luftdygtighed.

Disse ansøgninger blev afslået af de tre skandinaviske luftfartsmyndigheder.

Der er efterfølgende af de skandinaviske luftfartsmyndigheder accepteret 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 til 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.

Jeg har tillid til at ovennævnte tiltag vil kunne rette op på de konstaterede afvigelser vedrørende SAS's håndtering af luftdygtighedsdirektiver og den praktiske gennemførelse af vedligeholdelsesarbejderne, således at vi fortsat kan



være kendt for et meget højt flyvesikkerhedsmæssigt niveau, men skal samtidig bemærke, at der ikke kan gives en garanti for, at der ikke fremover kan forekomme overskridelser af luftdygtighedsdirektiver. Uanset anvendelse af ressourcer i luftfartsselskabet eller hos luftfartsmyndighederne vil der bl.a. kunne forekomme Human Factor relaterede fejl i processen i håndteringen af luftdygtighedsdirektiver, der er en proces der ikke kendes i andre transportformer, og som er medvirkende til at sikre det generelt meget høje sikkerhedsniveau på luftfartens område.

Jeg kan endelig oplyse, at der 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.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt