
RIGSREVISIONEN



Notat til Statsrevisorerne om beretning om tilsynet med luftfarten

Februar
2012

revision
revision
revision

Opfølgning i sagen om tilsynet med luftfarten (beretning nr. 12/06)

20. januar 2012

RN A603/12

I. Indledning

1. Jeg lovede i mit notat til Statsrevisorerne af 17. november 2010 om tilsynet med luftfarten, at jeg ville følge udviklingen i SAS' ureglementerede flyvninger, indtil Transportministeriet og Trafikstyrelsen – Statens Luftfartsvæsen indtil 1. november 2010 – fandt SAS' håndtering af AD-noter tilfredsstillende. Punktet er det sidste udestående i beretningssagen.

Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2009.

2. I Endelig betænkning 2009 fremhævede Statsrevisorerne i deres afgivelsesbemærkning særligt udviklingen i beretningssagen om tilsynet med luftfarten. Det fremgår, at Statsrevisorerne under opfølgningen på mit notat til Statsrevisorerne af 4. august 2010 fortsat fandt det utilfredsstillende og bekymrende, at SAS og tilsynet stadig ikke havde styr på SAS-flyenes overholdelse af gældende luftdygtighedsdirektiver – de såkaldte AD-noter.

Det fremgår også, at transportministeren i sin redegørelse af 18. oktober 2010 redegjorde for, at ministeren havde understreget sagens alvor over for sine kolleger i Norge og Sverige og over for formanden for SAS' bestyrelse. Statsrevisorerne konstaterede afslutningsvist, at de fortsat vil følge udviklingen, indtil SAS' håndtering af AD-noter er tilfredsstillende.

3. Rigsrevisionen har holdt møde med Transportministeriet og Trafikstyrelsen og har gennemgået samarbejdsaftalen mellem de danske, norske og svenske luftfartsmyndigheder om den nye organisering af tilsynet med SAS, referater fra møder i OPS-udvalget, Trafikstyrelsens statusrapporter til Transportministeriet om SAS' ureglementerede flyvninger, som ministeriet har orienteret Transportudvalget om, og øvrigt relevant materiale.

Notatet har desuden været forelagt SAS, der ikke havde nogen bemærkninger til notatet.

4. Jeg vil i dette notat redegøre for de initiativer, som SAS har taget for at reducere antallet af ureglementerede flyvninger, og for Transportministeriets og Trafikstyrelsens opfølgning på SAS' håndtering af luftdygtighedsdirektiver.

II. SAS

5. I mit notat til Statsrevisorerne af 4. august 2010 konstaterede jeg, at SAS havde foretaget 11.114 ureglementerede flyvninger i perioden januar 2006 - december 2009.

6. I 2010 foretog SAS 2.223 ureglementerede flyvninger, som involverede 4 fly, der tilsammen overskred 3 AD-noter. Heraf overskred ét dansk registreret fly én AD-note med 228 flyvninger. SAS' seneste overskridelse af en AD-note fandt sted i oktober 2010. SAS har ikke foretaget ureglementerede flyvninger i 2011.

7. Ifølge Trafikstyrelsens statusrapporter til Transportministeriet iværksatte SAS i efteråret 2010 en række yderligere initiativer for at nedbringe antallet af ureglementerede flyvninger.

For det første indførte SAS flere kontroller med udførelsen af det vedligeholdelsesarbejde, der knytter sig til en AD-note. Derfor kontrollerer medarbejdere nu, både om vedligeholdelsesarbejdet er udført, og om det er korrekt dokumenteret. SAS sikrer i den sammenhæng, at vedligeholdelsesarbejdet sættes i gang så tidligt, at et fly kan stoppes, inden fristen for udførelsen af AD-noten er overskredet, hvis de ekstra kontroller rejser tvivl om, hvorvidt det påkrævede vedligeholdelsesarbejde er udført. Ifølge Trafikstyrelsens statusrapport til Transportministeriet af 17. oktober 2011 havde SAS indtil dette tidspunkt i 2011 foretaget over 17.000 vedligeholdelsesopgaver relateret til AD-noter, og kun ét fly var blevet stoppet inden flyvning, fordi der herskede tvivl om, hvorvidt det påkrævede vedligeholdelsesarbejde var blevet udført rettidigt.

For det andet har SAS ført vedligeholdelsesopgaverne tilbage til SAS-konsortiet fra SAS Tech AB og har gennemgået de relevante procedurer. Dermed har den ansvarlige tekniske ledelse i SAS fået fuld kontrol over alle de funktioner, der knytter sig til styring, planlægning og udførelse af vedligeholdelsesarbejder i relation til AD-noter. Samtidig har SAS omstruktureret organisations- og ledelsesstrukturen i den afdeling, der styrer det vedligeholdelsesarbejde, som knytter sig til AD-noterne.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at ovennævnte initiativer er væsentlige elementer til at skabe større sikkerhed mod fremtidige overskridelser af AD-noter.

8. Jeg kan konstatere, at SAS har indført yderligere kontroller med udførelsen af vedligeholdelsesopgaver knyttet til AD-noter, at SAS har trukket vedligeholdelsesopgaverne tilbage i SAS-konsortiet, så ansvaret nu er placeret ét sted, og at SAS har omstruktureret organisations- og ledelsesstrukturen. Jeg kan videre konstatere, at SAS ikke har foretaget ureglementerede flyvninger siden oktober 2010, hvor de nye initiativer blev sat i værk.

III. Transportministeriet og Trafikstyrelsen

9. I mit notat til Statsrevisorerne af 4. august 2010 tilkendegav jeg, at Transportministeriet og Trafikstyrelsen burde genoverveje tilrettelæggelsen af tilsynet med SAS, hvis den forventede omorganisering af tilsynet medio 2010 ikke resulterede i, at SAS' ureglementerede flyvninger inden for kort tid blev nedbragt i væsentligt omfang.

10. Det overordnede ansvar for tilsynet med SAS varetages af OPS-udvalget, som er et fælles samarbejdsorgan for de danske, norske og svenske luftfartsmyndigheder, og som består af de 3 luftfartsdirektører og en fælles koordinationsfunktion.

OPS-udvalget valgte ved udgangen af 2010 at nedlægge Skandinavisk Tilsynskontor, som hidtil havde udført tilsynet med SAS på vegne af OPS-udvalget. De 3 myndigheder indgik den 11. februar 2011 en samarbejdsaftale om det fremtidige tilsyn med SAS og fordelte tilsynsopgaverne på de områder, hvor SAS har en fælles skandinavisk godkendelse. Trafikstyrelsen skal derfor føre tilsyn med SAS' værkstedsautorisation og det norske luftfartstilsyn med SAS' tekniske godkendelse, mens den svenske transportstyrelse står for det operationelle tilsyn. Tilsynet med det enkelte fly er fortsat placeret i det land, hvor flyet er registreret.

11. Trafikstyrelsen understreger, at samarbejdsaftalen ikke delegerer ansvar mellem myndighederne. Det er således stadig styrelsens ansvar, at tilsynet med SAS foretages i overensstemmelse med de gældende regler, selv om en del af udførelsen af tilsynet er delegeret til henholdsvis de norske og svenske myndigheder.

12. Trafikstyrelsen har oplyst, at den primære forskel mellem den nuværende og den hidtidige tilsynsmodel er, at den nuværende organisering af tilsynet giver bedre gennemsigthed i dokumentationen af tilsynet med SAS.

Ifølge samarbejdsaftalen skal OPS-udvalget godkende tilsynsplanerne for SAS, og myndigheder skal holde hinanden fuldt informerede om resultatet af tilsynene.

Trafikstyrelsen har oplyst, at en ny dokumentdatabase giver adgang til alle tilsynsrapporter om SAS fra de 3 myndigheder, og at styrelsen lægger disse rapporter ind i deres eget tilsynsplanlægningssystem. Det betyder, at styrelsen nu har adgang til samme dokumentation og overblik over tilsynsstatus for tilsynene med SAS som for tilsynene med de øvrige luftfartsselskaber.

13. Ifølge samarbejdsaftalen har hver af de 3 luftfartsmyndigheder til enhver tid ret til at deltage i tilsynet med ét af de områder, hvor de ikke selv er udførende tilsynsmyndighed. Trafikstyrelsen har oplyst, at styrelsen deltager i relevant omfang i de tilsyn, som de øvrige skandinaviske luftfartsmyndigheder foretager.

14. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet er tilfreds med den nye organisering af tilsynet med SAS.

15. Transportministeren oplyste i sin redegørelse af 18. oktober 2010, at Transportministeriet havde bedt Trafikstyrelsen om at følge sagen om SAS' ureglementerede flyvninger tæt og underrette ministeriet kvartalsvis om udviklingen. Ministeren oplyste også, at det fremover vil blive vurderet ved konkrete overtrædelser af luftdygtighedsdirektiver på dansk registrerede SAS-fly, om der bør rejses straffesag mod SAS med påstand om bøde.

Trafikstyrelsen har oplyst, at styrelsen ud over det almindelige tilsyn fortsat evaluerer SAS' såkaldte AD-note-styringslister på dansk registrerede fly, hvor SAS dokumenterer AD-noternes status på det enkelte fly. Styrelsen har i 2011 gennemgået 35 af SAS' AD-note-styringslister og har ikke konstateret fejl eller mangler i listerne. Styrelsen har derudover gennemgået den seneste overskridelse af en AD-note i efteråret 2010 med SAS. Efterfølgende har SAS korrigeret de berørte interne procedurer.

Trafikstyrelsen har videre oplyst, at der ikke har været grundlag for at igangsætte en vurdering af, om der skal rejses straffesag mod SAS ved eventuelle fremtidige overskridelser af AD-noter. Vurderingen heraf vil afhænge af det konkrete tilfælde.

16. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet er tilfreds med Trafikstyrelsens særlige tilsyn med SAS' styring af AD-noter.

17. I perioden januar 2011 - november 2011 modtog Transportministeriet 4 særlige statusrapporter fra Trafikstyrelsen om SAS' håndtering af ureglementerede flyvninger. I den seneste statusrapport af 17. oktober 2011 fremgår det, at Trafikstyrelsen vurderer, at der ikke er behov for yderligere stramninger i tilsynet med SAS' håndtering af AD-noter, da alle indikationer tyder på, at SAS med sine initiativer har fået processen under kontrol.

Transportministeren oplyste den 1. november 2011 Transportudvalget om, at Trafikstyrelsen ville ophøre med sin særlige opfølgning i form af statusrapporter, da styrelsen vurderede, at SAS' håndtering af luftdygtighedsdirektiver var tilfredsstillende.

Transportministeriet har oplyst, at ministeriet fremover vil blive orienteret om tilsynet med SAS gennem Trafikstyrelsens årlige tilsynsrapporter for den samlede tilsynsvirksomhed.

18. Jeg kan konstatere, at Transportministeriet og Trafikstyrelsen finder SAS' håndtering af AD-noter tilfredsstillende.

Jeg finder det tilfredsstillende, at der er etableret en ny model for tilsynet med SAS, der sikrer, at Trafikstyrelsen nu har adgang til den samme dokumentation for tilsynet med SAS som for tilsynet med de øvrige luftfartsselskaber. Jeg finder det også tilfredsstillende, at Trafikstyrelsen fortsat fører et skærpet tilsyn med SAS ved at gennemgå SAS' AD-note-styringslister og orientere Transportministeriet om resultatet af tilsynet i Trafikstyrelsens årlige tilsynsrapporter.

IV. Afslutning

19. Jeg finder det tilfredsstillende, at SAS ikke har foretaget ureglementerede flyvninger, siden SAS i efteråret 2010 tog en række initiativer for at nedbringe antallet af ureglementerede flyvninger.

20. Jeg kan konstatere, at Transportministeriet og Trafikstyrelsen finder SAS' håndtering af AD-noter tilfredsstillende.

Jeg finder det tilfredsstillende, at den nye model for tilsynet med SAS sikrer, at Trafikstyrelsen har adgang til samme dokumentation for tilsynet med SAS som for tilsynet med de øvrige luftfartsselskaber. Jeg finder det også tilfredsstillende, at Trafikstyrelsen fortsat følger SAS' håndtering af AD-noter.

Jeg betragter hermed sagen som afsluttet.

Henrik Otbo