



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 16. 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 486 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jens Chr. Lund (S).

Spørgsmål nr. 486:

”Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel fra Ingeniøren torsdag den 19. februar 2009: ”Flymyndigheder efter Buffalo: Trætte piloter farligere end is på Vinger”. Vil ministeren herunder bekræfte, at et forbud mod brugen af autopiloten ikke er indført, da et sådant krav vil øge arbejdsbyrden for piloter? Desuden bedes ministeren tilkendegive sin holdning til, at trætte piloter synes at være et globalt problem, som kan øge piloters risiko for at fejle med 550 pct. og om ministeren fortsat finder, at hensynet til harmoniseringen af EU-landenes lovgivning er vigtigere end flysikkerheden i Danmark.”

Svar:

Det er fabrikanten af det pågældende fly, der sammen med det lands luftfartsmyndighed, hvor flyet er produceret (det såkaldte ”state of design authority”), tager stilling til et eventuelt forbud. Statens Luftfartsvæsen er ikke bekendt med, at Bombardier (fabrikanten) og Transport Canada (”state of design authority”) skulle have udsendt et forbud mod at anvende en DHC-8 autopilot under isningsforhold. Jeg kan dog bekræfte, at hvis piloten slår autopiloten fra, så vil det alt andet lige medføre en øget arbejdsbyrde for piloten.

For så vidt angår spørgsmålet om sammenhængen mellem risiko og tjenestetidens længde, kan jeg oplyse, at den af EASA til EU-Kommissionen fremsendte konsulentrapport refererer til en af J.H. Goode gennemført analyse af 55 havarier i USA i perioden 1978 til 1999, hvorefter den relative risiko blev beregnet til 5,5 gange højere ved tjenestetid på 13 timer eller mere end den gennemsnitlige risiko.

EU-Kommissionen har ikke på nuværende tidspunkt forholdt sig til konsulentrapporten, og det har EASA heller ikke.



Luftfart er international, og luftfartsselskaber i EU kan frit tilbyde deres tjenester mellem alle punkter indenfor Fællesskabet. Det giver mig anledning til at gentage, at skal flyve- og hviletidsreglerne ændres eller skærpes, skal det efter min opfattelse ske i EU regi og på EU niveau.

Side 2/2

Som jeg tidligere har oplyst, vil jeg tage flyve- og hviletidssagen op med transportkommissæren for at sikre, at kommissionen forholder sig til EASA's konsulentrapport.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed