



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 2. oktober 2018
J. nr. 2018-4713

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 12. september 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Christian Rabjerg Madsen (S).

Spørgsmål nr. 774:

Vil ministeren redegøre for, hvor udbredt det er at lave ”indkapslede” forsinkelser på indenrigsflyvninger, dvs. flyselskaber der lader forsinkede passagerer sidde i venteposition for at undgå, at forsinkelsen spreder sig til andre flyafgange med andre passagerer? Der henvises til artiklen på dr.dk fra den 6. september 2018 ”Flyselskaber i dilemma: Skal mange forsinkes lidt - eller skal få forsinkes meget?”.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som har oplyst følgende.

”Indkapsling er en strategi, som luftfartsselskaber kan benytte sig af ved forsinkelser og aflysninger for på den måde at minimere eventuelle følgevirkninger, herunder yderligere forsinkelser af andre afgang.

At indkapsle en forsinkelse betyder efter styrelsens oplysninger, at et luftfartsselskab kan træffe en beslutning om at behandle en forsinkelse som en isoleret hændelse (indkapsling). Det vil i praksis sige, at passagerer, som rammes af en forsinkelse, kan blive indkapslet og dermed forblive forsinket indtil problemerne, der har kostet forsinkelsen, er løst. Et alternativ ville være at omlægge det resterende program for på den måde at forkorte og afhjælpe forsinkelsen. En sådan omlægning vil dog medføre følgeforsinkelser på andre afgang som en naturlig konsekvens af en programomlægning.

Med andre ord medfører strategien, at færre passagerer får en længere forsinkelse, end hvad kunne være muligt, i modsætning til flere passagerer, der rammes af en kortere forsinkelse.”

Indkapslede forsinkelser er et nyt begreb, som jeg stifter bekendtskab med for første gang ved besvarelsen af dette spørgsmål. Det er heller ikke et område, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har informationer eller data om, da det



grundlæggende er en operativ manøvre, hvis brug formentligt varierer fra luftfartsselskab til luftfartsselskab.

Jeg mener grundlæggende, at det må være op til det enkelte luftfartsselskab at planlægge og drive sin operation. Det skal jeg som transport-, bygnings- og boligminister ikke blande mig i.

Jeg kan også godt se logikken i, at et luftfartsselskab vælger at isolere en forsinkelse til et fly, selvom det så betyder, at de pågældende passagerer risikerer at blive meget forsinkede. Til gengæld betyder det samtidig, at færrest øvrige passagerer bliver forsinket, og det mener jeg sådan set kan være rationelt og kommercielt forsvarligt.

Jeg mener samtidig, at det aldrig må blive tilfældet, at nogle passagerer forsinkes unødigt, fordi et luftfartsselskab spekulerer i at skulle betale så lidt kompensation som muligt. Jeg har dog intet grundlag for at antage, at dette er tilfældet i dag.

Fredag den 28. september 2018 var der møde i Rådet for Dansk Luftfart. Her talte vi bl.a. om forsinkelser i flytrafikken, og jeg spurgte i den anledning luftfartsbranchen om, hvor udbredt indkapslede forsinkelser er. Tilbage meldingen fra et af de deltagende luftfartsselskaber var, at deres operation var for kompleks til at kunne indkapsle en forsinkelse, som det ellers beskrives i artiklen. Herved forstås, at et forsinket fly nødvendigvis vil skabe følgeforsinkelser i det resterende trafikprogram.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen