

ske undersøgelser. Jeg forventer, at forslag til en revideret museumslov kan fremsættes i folketingssamlingen 2000/2001.

Bilag

Statens Luftfartsvæsen  
Luftfartsdirektøren

12. april 2000

### Spm. nr. S 2300

Til trafikministeren (7/4 2000) af:

**Aase D. Madsen (DF):**

»Vil ministeren oplyse, om det har haft indflydelse på antallet af indrapporteringer af driftsforstyrrelser og andre forhold, som Statens Lufthavnsvæsen har behov for at registrere i en database til analyseformål, at der i 1997 blev givet pressen aktindsigt i rapporter om flysikkerhedsmæssige forhold?«

### Begrundelse

Der er fra forskellig side blevet advaret meget kraftigt om, at aktindsigtsmuligheden har været medvirkende til, at ikke alle rapporter, der er af stor vigtighed for flysikkerheden, bliver indrapporteret. Blandt andet i forbindelse med rapportering om fugekollisioner og fejldisponeringer fra flylederside. Det sidstnævnte sker angiveligt på grund af frygt for repressalier.

Spørgeren er tillige bekendt med, at den internationale pilotorganisation IFALPA i disse dage afholder en kongres i Japan, hvor det stærkt anbefales, at aktindsigten i forbindelse med indrapporteringsmaterialet begrænses.

Der kan i øvrigt henvises til ministerens svar på spørgsmål S 617 af 1. december 1999.

### Svar (18/4 2000)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Spørgsmålet har været forelagt Statens Luftfartsvæsen, hvis udtalelse i brev af 12. april 2000 vedlægges.

*Bidrag til besvarelse af spørgsmål nr. S 2300 stillet af Aase D. Madsen om antallet af indrapporteringer til Statens Luftfartsvæsen.*

Statens Luftfartsvæsen skal herved meddele trafikministeriet, at antallet af rapporter om driftsforstyrrelser i det operative miljø i dansk luftfart, »Flight Occurrence Reports« (FOR), i 1996 androg 356, eksklusiv SAS.

I 1997 fik Morgenavisen Jyllands-Posten aktindsigt i et større antal FORs fra danske luftfartsselskaber, og publicerede i forskelligt omfang indholdet fra en del af rapporterne. Konsekvenserne var, at antallet af FOR faldt til 205 i 1997, 183 i 1998 og 191 i 1999.

Et relativt markant fald på baggrund af stigende antal operationer. Rapporternes indhold ændrede karakter og blev mere kortfattede. Antallet af rapporter anser SLV for værende utilstrækkelig dokumentation for både generel og målrettet indsats.

Med venlig hilsen  
Ole Asmussen

### Spm. nr. S 2303

Til trafikministeren (10/4 2000) af:

**Arne Melchior (CD):**

»Hvad er årsagen til, at man i Danmark kun må køre 30 km/t med traktor, når hastighedsgrænsen i næsten alle europæiske lande er 40 km/t?«

### Begrundelse

De gamle traktorer kan kun køre 30 km/t, men den nye type traktorer er beregnet til at køre 40 km/t, og de er samtidig udstyret med bremses på alle 4 hjul. Dette skulle give samme sikkerhed ved 40 km/t, idet de gamle traktorer kun havde bremses på 2 hjul.