

Indledningsvis finder jeg anledning til at præcisere, at havariet ved Gottrøre i december 1991 skyldtes en isdannelse, der blev dannet på en anden måde end den, der forekom ved hændelserne ved Oslo Gardermoen i december 1998.

Ved havariet i 1991 var tale om dannelse af klaris på vingerne, der ikke primært blev dannet under flyvningen, men hovedsageligt var resultat af en utilstrækkelig afisning foretaget på jorden, før flyvningens begyndelse. Isen blæste af og blev suget ind i flyets motorer, hvor isen beskadigede flyets motorer.

Ved hændelserne i Oslo Gardermoen i 1998 er der efter de foreliggende oplysninger derimod tale om isopbygning ved selve motorind sugningen, der forårsages af underafkølet regn.

De procedurer, der blev indført af SAS umiddelbart efter havariet i 1991, havde til formål at sikre mod dannelse af klaris på vingerne, og at kontrollere motorens forside for isopbygning før start. Begge proceduresæt er siden revideret i takt med de indhøstede erfaringer og efter konsultation med flyfabrikanten.

Statens Luftfartsvæsen finder ikke, at en genindførelse af de tidligere procedurer vil kunne medvirke til en forbedring af flyvesikkerheden for så vidt angår hændelserne i december 1998, hvor isen dannedes på motorens forside efter start.

Statens Luftfartsvæsen overvejer derimod i samarbejde med tilsynsmyndighederne i Norge og Sverige samt i samråd med SAS om andre procedurer for operation under ekstreme vejrforhold bør sættes i værk.

Hertil kommer, at der internt i SAS foregår en teknisk og operationel undersøgelse, hvis resultat følges nøje af de skandinaviske tilsynsmyndigheder.

På den foreliggende grundlag har SAS indført krav om teknisk inspektion af motorer før og efter operation i svære overisningsforhold ved Gardermoen lufthavn.

En sådan teknisk inspektion kræves ikke i de af flyfabrikanten fastsatte normer for flyvning under isforhold, men Statens Luftfartsvæsen vil - indtil resultatet af de igangværende undersøgelser foreligger - i det skandinaviske tilsyns samarbejde stille krav om, at en sådan teknisk inspektion skal gennemføres på alle lufthavne, hvor fly udsættes for svære overisningsforhold.

Statens Luftfartsvæsen følger nøje de igangværende undersøgelser og vil kræve yderligere

tiltag gennemført, såfremt dette måtte vise sig påkrævet, herunder efter eventuelle rekommandationer fra den norske Havarikommission, når kommissionen har afsluttet sin undersøgelse af hændelserne på Gardermoen.

Det tilføjes i øvrigt, at de omtalte skader efter de fra SAS foreliggende oplysninger ikke var af en sådan karakter, at flyenes motorer mistede den nødvendige trækraft.

Spm. nr. S 737

Til skatteministeren (15/12 98) af:

Kim Behnke (FP):

»Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af spørgsmål nr. S 571 bekræfte, at kun meget få personer bliver tildelt førtidspension med en invaliditetsgrad på mindst 2/3 og dermed får mulighed for at få en kapitalpension udbetalt med den lave skattesats?«

Begrundelse

Ministeren indleder sin besvarelse af spørgsmål nr. S 571 med at skrive følgende: »De nuværende regler i pensionsbeskatningsloven indebærer, at kapitalpension i særlige tilfælde kan udbetales til en afgift på 40 pct. i forbindelse med invaliditet/førtidspension.«

Det fremgår derefter, at det kræver en invaliditetsgrad på mindst 2/3 for at ovenstående skal være tilfældet, og sagen er jo den, at kun meget få får tildelt førtidspensionering med en invaliditetsgrad på mindst 2/3, hvorfor ministerens indledende besvarelse er tendentiøs.

Forholdet er det, at det er blevet meget svært at få erklæret mindst 2/3 invaliditetsgrad. Derfor er de gældende regler ikke i overensstemmelse med den praksis, der føres ved tildelingene af førtidspension. Det burde være muligt at hæve kapitalpensionen med »kun« 40 pct.'s beskatning ved en invaliditetsgrad på 50 pct. De pågældende personer har brug for penge til de mange ekstraordinære udgifter en invaliditet udløser. Da antallet af personer er meget lille, så vil det statsfinansielt næppe være noget problem.