

[Tyroll]

sentligt at beskæftige sig med, det er hele spørgsmålet om offentlighed omkring havariundersøgelser, hvor jeg synes, der er tale om en ret betydelig stramning i forhold til, hvad der tidligere har været tilfældet.

For det første siges der ikke i dette lovforslag som i den gældende lov noget om, at kommissionens møder skal være offentlige, medmindre kommissionen har truffet anden bestemmelse. Jeg er ikke klar over, hvordan kommissionens hidtidige praksis har været, men der er i hvert fald tale om en indskrænkning, hvad angår offentlighed.

Dernæst er der også tale om i forbindelse med offentlighedsproblematikken, at man her direkte skrider til at tage midler i anvendelse i retning af at kriminalisere offentliggørelse af ting, der måtte komme frem under undersøgelsen. Der er vi betænkelige og sådan set ikke så overbevist om, at en sådan kriminalisering er nødvendig i dette tilfælde. Måske havde det i højere grad været nødvendigt at lade det gælde dem, der skulle levere oplysningerne til undersøgelserne, for at få tingene ordentligt belyst, men her er der tale om en kriminalisering, som går på at beskytte dem, der giver oplysninger, og dermed – sådan som det umiddelbart ser ud for os – at man yderligere hindrer, at offentligheden kan få en tilstrækkelig belysning af, hvad det er, der foregår. Det synes vi umiddelbart er et tilbageskridt i forhold til tidligere eksisterende lovgivning, så vi forstår ikke helt grunden til, at disse ting skal gennemføres. Det gælder også de nye undersøgelsesområder, der skal tages med ind, nemlig spørgsmålet om, at havarikommissionen kunne løse specielle opgaver, der har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte; også dér vil man have at tingene skal pakkes godt ind.

Grunden til, at vi selvfølgelig er lidt betænkelige ved dette hemmelighedskræmmeri og denne kriminalisering, er, at det generelt plejer at være lidt svært at få oplysninger om forskellige ting og sager inden for luftfartsområdet, inden for SAS-området osv. Hvis dette bygger videre på, at der ligesom er nogle kompakte forbindelser mellem det private erhvervsliv og det offentlige for at lukke af for oplysninger omkring disse forretninger, så er vi ikke umiddelbart indstillet på at følge lovforslaget, som det foreligger. Der er altså en del ting, vi gerne vil have belyst i udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Hr. Langsted spurgte mig vedrørende § 135, stk. 3, i hvilket der jo står, at ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte ændringer i stk. 1 og 2. Jeg opfattede spørgsmålet sådan: om det ikke var for stor en bemyndigelse at give til en minister, at han kan ændre i tidligere stykker i samme paragraf.

Hertil nå jeg svare, at formuleringen af stk. 3 i § 135 meget nøje skal ses i sammenhæng med bemærkningerne. Der kan ikke, hvis vi tager det mere juridisk, være tvivl om, at det, det drejer sig om, er en nødvendig ændring af definitioner, således at man i lighed med alle mulige andre luftfartsstyrelser og havarikommissioner i udarbejdelsen af materialet har den definition af forskellige begreber, som er blevet vedtaget, og som bruges i ICAO.

Hr. Tyroll stillede mig derefter to spørgsmål ledsaget af to bemærkninger. Den ene udtrykte betænkelighed ved, at man øjensynlig stadig væk havde for tæt et samarbejde med luftfartsvæsenet. Det er der nogle bemærkninger om i bemærkningerne til lovforslaget. Hertil vil jeg sige, at det afgørende i dette lovforslag, når det drejer sig om ansvar for dette samarbejde og om ledelse, er, at der er tale om selvstændighed i forhold til luftfartsvæsenet, i forhold til luftfartsdirektoratet. Men så nævnte hr. Tyroll i den anden bemærkning, at man også skulle beskæftige sig med sikkerhed generelt. Ifølge sagens natur forudsætter det arbejde, der skal udføres af det, vi lægger op til i dette lovforslag, en meget nær kontakt med, skal vi sige alle mulige sider af luftfartsvæsenet. Det er ikke i strid med selve princippet om adskillelse. Det er et rent praktisk spørgsmål.

Så vil jeg godt sige, at når en havarikommission begynder sit arbejde, er der jo mange gange en ganske alvorlig baggrund for dette arbejde: et fly er havareret. Vi har set tragedier, hvor det er ganske afgørende for flysikkerheden, at man får en opklaring af, hvorfor det egentlig skete, og dér mener jeg, at vi netop af hensyn til flysikkerheden må have sikkerhed for, at relevante oplysninger bringes frem. Der er ikke noget ønske om at gå længere end højst nødvendigt, når det drejer sig om det, som hr. Tyroll kalder kri-