

[Knud Lind]

Jeg vil også spørge, om det virkelig kan være rigtigt, at en moder er nødsaget til at kidnappe sit retmæssige barn i udlandet for at få det tilbage.

Til slut vil jeg spørge den fungerende udenrigsminister, om man i udenrigsministeriet mener, at en deponering af passet er en tilstrækkelig sikkerhedsforanstaltning til at undgå kidnapning, eller om man mener, man i justitsministeriet burde være strengere i den slags sager for så vidt angår samkvemsretten.

Formanden:

Statsministeren svarer.

Statsministeren (Anker Jørgensen):

Ja, det er selvfølgelig et alvorligt spørgsmål, der bliver rejst, men den måde, hvorpå jeg vil besvare det, er i og for sig ret så statistisk. Inden for de seneste fem år har udenrigsministeriet behandlet 34 sager vedrørende børn, der er bortført. Det drejer sig inden for de 34 sager om i alt 41 børn. I 24 tilfælde var bortføreren en udenlandsk forældrepart og i 10 tilfælde en dansk. I 20 af disse 34 sager er der opnået det positive resultat, at i alt 21 børn har kunnet vende tilbage til Danmark. 14 sager, som omfatter 20 børn, har ikke fundet en løsning, men hertil må jeg naturligvis sige, at så længe der overhovedet skønnes at være mulighed for at opnå et positivt resultat i en sag af denne art, fortsætter udenrigsministeriet og dets folk sine bestræbelser på at få også disse sager løst.

Jeg kan sige, at 3 sager, i hvilke danske børn er blevet bortført fra ét udland til et andet, er alle blevet løst positivt ved udenrigstjenestens bistand og i medfør af den berøvede forældreparts danske statsborgerskab.

Det mere juridiske spørgsmål om deponering af pas kan jeg ikke svare på.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. 338

2) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

Grove (KF):

»Hvad agter regeringen at foretage for at sikre, at Kastrup lufthavn kan bevare sin status som Nordens centrale lufthavn?«

Skriftlig begrundelse

Baggrunden for spørgsmålet er oplysninger i den svenske dagspresse den 10. december. Det fremgår heraf, at trafikministrene fra Sverige og Norge i fællesskab har opfordret SAS-chefen til at mindske trafikken på Kastrup til fordel for direkte fly fra Sverige og Norge til destinationer uden for Norden. Det fremgår af oplysningerne, at ministrene har underrettet den danske regering, og det er på den baggrund, jeg spørger, hvad ministeren agter at foretage.

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Jeg kan bekræfte, at jeg er bekendt med den skrivelse, som den norske og den svenske trafikminister har sendt til SAS' direktør. Må jeg dernæst minde om, at SAS skal drives efter forretningsmæssige synspunkter, og i det lys skal jeg så også besvare det af hr. Grove stillede spørgsmål.

Den overordnede retningslinje for SAS' virksomhed har bl. a. ført til en koncentration af udenrigstrafikken i Kastrup, fordi man på denne måde kunne få både en fornuftig belægning af flyene og en rimeligt hyppig betjening af det skandinaviske marked. Samtidig er det klart, at direkte ruter er en fordel, når der er tilstrækkeligt trafikgrundlag. SAS har derfor også i årenes løb i takt med trafikstigningen etableret et stigende antal direkte udenrigsruter fra norske og svenske lufthavne og i et enkelt tilfælde også fra en dansk provinslufthavn.

Jeg går ud fra som givet, at det overordnede krav om forretningsmæssig drift af SAS fortsat skal være gældende, og at direkte ruter derfor fortsat kun vil blive oprettet, hvor der er økonomisk basis for det. Det samme gælder med hensyn til udgangspunktet for de nuværende oversøiske ruter. Den omstændighed, at lufthavnene i Gøteborg og Sturup måske er bygget rigeligt store, kan ikke i sig selv være nogen begrundelse for dispositioner fra SAS' side, som der i øvrigt ikke vil være økonomisk grundlag for.

Med den lov om udbygning af Kastrup lufthavn, som folketetinget vedtog tidligere i år, har vi skabt grundlag for, at Kastrup fortsat kan udfylde sin plads som trafikknudepunkt. Samtidig fastslog folketetinget, at trafikens udvikling skal være afgørende for, i