

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 218: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Firmaflyvning m.v.).
Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).
(Fremsat 7/4 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Helge Mortensen (S):

Efter flyulykken i Norge i oktober sidste år kom det til at stå klart, at der var behov for, at reglerne blev tydeliggjort, og at reglerne håndhæves på en afgørende ny måde.

Samtidig med ulykken fik både ministeren og Folketingets Trafikudvalg henvendelser om andre forhold vedrørende lufttrafikken, og jeg må sige, at jeg synes, at ministeren har taget begge forhold op i lovforslaget og strammet reglerne for firmaflyvningen på en måde, så det nu står klart, dels hvad det er, vi taler om, når der er tale om firmaflyvning, dels at der også er øgede og skrappe krav til både pilot og til flyvemaskine, til deres duelighed og til maskinernes vedligeholdelse. Også på det område, der drejer sig om, hvem der har ansvaret, er det præciseret, at der er en ansvarlig i en virksomhed, der ikke alene har ansvaret for at tilse, at reglerne overholdes, men også at opbevare dokumentationen, og jeg tror, dette er et meget vigtigt element i lovgivningen.

Men ikke mindst i spørgsmålet om den sorte taxaflyvning synes jeg, at der er sket en tiltrængt opstramning i lovforslaget. Jeg tror, vi er mange, der faktisk var overraskede over forholdene, som de rent faktisk var på det tidspunkt, hvor vi fik henvendelserne, hvor det stort set var muligt på et telefonnummer, der var hængt op i Brugsen, at rekvirere en flyvemaskine sådan ret pludseligt, og uden at man kendte hver-

ken maskinen eller piloten, gik man om bord i et sådant arrangement.

Det er nu fastslået, at alene et forsøg på en sådan ulovlighed her også medfører sanktioner, og det tror jeg også vil have en gunstig virkning.

Jeg kan sige, at vi gerne ser forslaget fremmet, også i denne samling her, men er i øvrigt positivt indstillet over for det. På vegne af fru Margrete Auken og hr. Søren Kolstrup skal jeg meddele, at både SF og Enhedslisten tilslutter sig forslaget.

Svend Heiselberg (V):

Ja, så er der jo næsten samling på de røde.

Den tragiske flyulykke den 12. oktober 1998 medførte, at trafikministeren blev kaldt i samråd den 22. oktober 1998. Ministeren kan med rette hævde, at der var et politisk ønske om at få en undersøgelse af flysikkerheden for de mindre fly, men det er min opfattelse, at ministeren har sat noget i gang, som der ikke er baggrund for.

Når man har læst rapporten, som er udarbejdet om firmaflyvning, får man let den opfattelse, at man har haft svært ved at skelne mellem firmaflyvning og taxaflyvning, og forslaget bygger derfor efter Venstres mening på en helt forkert antagelse: at firmaflyvning skulle være farligere end andre former for flyvning.

Jeg mener endvidere, at hvis man gennemgår de sidste 10 års havarirapporter for firmaflyvninger, har der ikke været et eneste selvforskyldt havari. Jeg ved ikke, om man kan sige helt det samme om taxaflyvningen.

Det er selvfølgelig uacceptabelt, hvis der forekommer noget ulovligt. Og derfor hviler loven efter vores mening på en forkert antagelse, og Venstre kan heller ikke medvirke til at gennemføre loven, fordi det ikke er bevisligt, at der for firmaflyvningens vedkommende sker nogle ulovligheder.

Arbejdet må efter Venstres mening gå om igen, og arbejdet skal bygge på et gennearbejdet statistisk materiale i en ny arbejdsgruppe eller eventuelt i den eksisterende, men med ekspertise fra firmaflyoperatører og interesseorganisationer, der får til opgave at komme med et nyt beslutningsgrundlag.

Vi ønsker selvfølgelig ikke at holde hånden over ulovligheder eller uansvarligheder inden for nogen dele af luftfarten, men modsat skal vi heller ikke stille unødige krav. Lovforslaget har i øvrigt heller intet hastværk, så derfor vil vi