

være meget uretfærdigt, men noget af det er svært at læse igennem – det i højere grad er branchen, der skal beskytte sine piloter. Jeg vil nemlig mene, at hvis man anonymiserede personerne og datoerne osv. i en aktindsigtsprocedure, så ville man nok identificere branchen, men det måtte vel være i orden, eller hvad? Ellers har vi altså et meget stort problem, hvis branchen er beskyttet.

Og branchen har faktisk stået ganske stærkt. Jeg husker, at en af mine allerførste sager i Folketinget tilbage i 1980 drejede sig om Kastrup Lufthavn, og der fik jeg lille og ny noget af en bestyrelse over at opleve, hvor stærkt SAS sad på hele foretagendet. Det var stort set dem, der bestemte, hvordan der skulle laves om hvorhenne, og det var ikke ganske sagligt i forhold til almenvellet, hvad der blev krævet fra SAS' side dengang. At det så af andre grunde alligevel ikke kom igennem på trods af den lovgivning, der blev tromlet igennem herinde, er en anden sag. Men vi er altså nødt til at kigge på branchen.

Jeg har det da også lidt sådan, at når vi ser den liste med eksempler på de ting, som skal indrapporteres, men som skal anonymiseres og ikke være strafbelagt, så er det alle sammen, eller i hvert fald nogle af dem, sager fra SAS, som har været fremme i pressen. Har SAS haft en finger med, når det gælder de der eksempler?

Jeg vil godt i forlængelse af det spørge ministeren om den liste, som ministeren jo gennem det her lovforslag vil få fuldstændig magt til at få beføjelser til at lave: Hvor lang tid går der, inden vi får den? Får vi den at se? Er det noget, der tager lang tid, eller regner man med, den kommer i en fart, sådan så vi ligesom kan få dannet os et overblik over, hvad det er for en type episoder? Nogle af de nævnte episoder kunne jo være blevet ganske alvorlige.

Jeg synes, vi skal have i bagehovedet, hvad der skete i Frankrig og England, hvor man jo altså havde en række hændelser på Concordeflyene, som man tydeligvis ikke fik kendskab til så langt fremme, som det burde have været tilfældet, så man kunne have forhindret eller forebygget den forfærdelige ulykke, der pludselig skete.

Så den liste vil vi meget gerne se, og vi vil også meget gerne vide, hvornår den kommer.

Så vil jeg godt spørge ministeren: Nu laver man sådan et system her for luftfart, men hvad med de andre transportformer? Vil man til at lave noget tilsvarende for jernbanetransporterne, hvor det er vejtransport, bustransport osv.,

eller er det kun inden for luftfart, det her skal gælde?

Hvis man vil lade det gælde for de andre også, og det kan have sine grunde, ligesom det har det inden for luftfart, er det igen utrolig vigtigt, at offentlighedsloven ikke amputeres, hvilket der er noget, der måske tyder på her, men jeg kan ikke gennemskue det. Jeg har omhyggeligt læst de sider igennem, der skulle dreje sig om det, og der står det hele vejen igennem, at man lukker, og der står ikke, at man åbner.

Og så lige til allersidst det, som funktionærerne har bragt frem, nemlig at man bør sikre, at folk, der ikke får deres sikkerhedsgodkendelse, skal have grunden at vide. Det synes jeg må være et minimum af retssikkerhed, så det ikke er en erklæring, som måske – det er der nogle der kan være bange for – har politiske grunde. Det tror jeg da ikke på, men det ville være godt, at vedkommende selv blev bekendt med, hvad der var årsagen til, at man fratog ham eller hende adgangen til hele lufthavnen, så de skulle hen og søge specialtilladelse.

Klaus Kjær (DF):

Forslaget, der har til hensigt at øge flysikkerheden, herunder forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, indeholder to dele.

For det første foreslås der en bemyndigelse til trafikministeren om at fastsætte nærmere regler om et obligatorisk rapporteringssystem om mindre driftsforstyrrelser af betydning for flysikkerheden med henblik på at inddrage disse oplysninger i det forebyggende arbejde og begrænse antallet af tilfælde, der resulterer i flyhavariet.

Denne del af forslaget er udsprunget af den debat, som fandt sted for knapt et års tid siden, hvor flyledere, personel m.v. var betænkelige ved at indrapportere disse forhold, fordi de kunne risikere at blive strafforfulgt.

Det medførte, at der i Danmark var en meget lav indrapporteringsfrekvens i forhold til andre lande. Derfor foreslås det nu, at den person, der har foretaget indrapporteringen i overensstemmelse med de foreslåede regler, ikke vil kunne straffes efter luftfartslovgivningen for de pågældende forhold.

Videre foreslås det, at statsluftfartsvæsenet bliver underlagt tavshedspligt efter straffelovens regler om de oplysninger, der indrapporteres, med den virkning, at der ikke vil kunne gives offentligheden adgang til indsigt heri.

Af høringsssvarene til denne del af forslaget har der fra Danske Pilotorganisationers Samråd,