

fra AOPA og fra SAS været peget på, at der kan være behov for en præcisering af, hvorvidt et forhold skal klassificeres som rapporteringspligtigt i henhold til forslaget § 89 b, eller skal klassificeres som en hændelse, der skal indrapporteres efter de gældende regler til Havarikommissionen. Denne sondring skulle der nu være taget højde for i det senere fremsatte lovforslag.

Endvidere anfører SAS, at personer, der har været uvidende om indberetningspligten, ikke bør pålægges straf, fordi andre har indberettet forholdet. Hertil har trafikministeren udtalt, at uvidenhed normalt ikke fritager fra straf på andre områder, og Trafikministeriet finder derfor heller ikke anledning til, at der ændres på dette punkt.

Danske Pilotorganisationers Samråd har peget på, at der ved ændringer af listen over forhold, der skal indrapporteres, ikke bør foretages ændringer med tilbagevirkende kraft, og heri har Trafikministeriet erklæret sig enig.

Endelig har Dansk Flyvelederforening anbefalet, at der tillige bliver straffrihed for fejl, der ikke er omfattet af rapporteringspligten, såfremt fejlen er begået utilsigtet. Trafikministeren har ikke kunnet tilslutte sig dette, idet det vil medføre straffrihed generelt, hvor der ikke foreligger forsæt eller grov uagtsomhed.

I forbindelse med indrapporteringssystemet hilser jeg det velkomment, at det nu formentlig også i større grad vil kunne belyse tilfælde af birdstrike, altså det forhold, at fly rammes af fugle i luften. Der har været en vis tilbageholdenhed med at indrapportere disse forhold af frygt for, at det kunne gå ud over salget af Københavns Lufthavn. Her ser jeg en mulighed for, at man gennem en øget frekvens af indrapporteringer vedrørende de her forhold i højere grad vil kunne få belyst et behov for en eventuelt mere uvildig undersøgelse omkring de her birdstrike-problemer, end der tidligere har været vurderet et behov for.

Med hensyn til flysikkerheden er det sådan, at politiet skal godkende en persons adgang til de afspærrede områder i lufthavnen, og dette andet punkt kan vi også fuldt ud støtte.

Forslaget indeholder mange gode ting omkring sikring af flysikkerheden, og vi er som udgangspunkt enige i de to punkter i lovforslaget. Der er dog nogle punkter under høringssvarene, der bør forhandles under udvalgsbehandlingen; men Dansk Folkeparti er som sagt generelt positiv over for lovforslaget.

**Arne Melchior (CD):**

CD kan tilsige sin støtte til det her foreliggende forslag.

Vi finder det absolut nødvendigt, at alt, hvad der overhovedet kan gøres for at forebygge uheld, ulykker, skader i forbindelse med luftfart, må gøres, og de bestræbelser, der er lagt op til i dette lovforslag, er jo helt i overensstemmelse med, hvad der foregår internationalt, hvilket vi naturligvis også bør leve op til.

Normalt plejer vi gerne i nogen grad at vende os imod alt for mange bemyndigelser til ministeren, men de i dette lovforslag forekommende bemyndigelser til ministeren finder vi o.k., for det er ikke egnet til lovstof, udmøntning i paragraffer, men er praktiske, administrative ting, som netop bør klares på den måde.

Vi finder os jo i meget, når det drejer sig om luftfartssikkerhed. Fru Auken spurgte: Gælder lignende ting, eller vil lignende ting komme til at gælde for andre trafikformer, f.eks. tog?

Der er altså stor forskel. Sker en ulykke i luften, så er det meget mere skæbnesvangert, end hvis der sker en uønsket og skrækkelig ulykke i togforbindelse. Vi finder os inden for luftfart i at få undersøgt vores bagage og endda blive kropsviseret. Det finder man sig jo ikke i, hvis man skal køre med tog eller bus. Det synes vi ikke gør spor.

Vi finder det også korrekt med denne kontrol af personer, der skal have adgang til lufthavnsområderne. Det er jo ikke vendt mod andre end dem, der har ond hensigt, som overtræder love og regler. Det må vi finde os i. Det er en statsopgave af hensyn til almensikkerheden.

Vor tilslutning er sådan set uforbeholden, men jeg har hæftet mig ved en række af høringssvarene, bl.a. det fra FTF, som skriver om, at arbejdsgiveren ikke bør få anden meddelelse end en afvisning, men ikke grunden til afvisningen.

Så er der meget vigtige høringssvar fra SAS og Maersk Air, som bl.a. gør opmærksom på det, som også hr. Kjær var inde på, nemlig det med tilbagevirkende kraft. Det kan være urimeligt over for de pågældende ansatte, og det kan medføre ubehagelige udgifter for arbejdsgiverne, hvis det altså ikke er strengt nødvendigt, hvis det ikke er stærkt grove ting. Og SAS peger også på muligheden af at skaffe en klageadgang over en afgørelse.

Så disse høringssvar skal vi nok under udvalgsarbejdet se grundigt på, men det er alt sammen løsbart, og derfor som sagt en støtte til forslaget gennemførelse.