

i stedet for at lave en konstruktion, som der her stilles op.

Der er det min klare oplevelse, at anonyme indberetninger ikke er tilstrækkelige, fordi der dels kan være tilfælde, hvor Statens Luftfartsvæsen vil have behov for at indhente supplerende oplysninger fra den, der har indberettet, og dels vil anonymiseringen medføre, at de oplysninger, der indberettes, ikke nødvendigvis vil have tilstrækkelig kvalitet i forhold til det flyvesikkerhedsmæssige arbejde.

Flyveverdenen i Danmark er meget lille, og for at være sikker på, at episoden ikke vil kunne identificeres, vil det være nødvendigt at udelade en række oplysninger ud over navnet på piloten eller luftfartsselskabet eller flyets registreringsbetegnelse f.eks. også flytype, rutenummer, adgangs- og landingssted. Og de oplysninger, der herefter vil være tilbage, vil ikke kunne anvendes på en tilstrækkelig kvalificeret måde i luftfartsvæsenets videre arbejde.

Det er som udgangspunkt derfor, vi har valgt, at anonyme oplysninger ikke er tilstrækkeligt. Men som sagt kan vi vende tilbage til det under udvalgsarbejdet.

Når det drejer sig om forholdet til offentlighedsloven, er det klart et af de principielle spørgsmål, som jeg er enig i, man også må have belyst under udvalgsarbejdet.

Jeg tror, der var nogle af ordførerne, som heroppefra sagde, at det var underligt, at man ikke havde lavet det her for lang tid siden. Ja, for mig at se er den væsentligste forklaring netop, at man har koncentreret diskussionen om offentlighedsloven og derfor ikke er kommet nogen vegne. Fordi så længe, det var offentlighedslovens regler, man skulle have fat på, ville man ikke kunne garantere den nødvendige sikkerhed for dem, der indberettede, med det resultat, at der ikke kom nogen indberetninger.

Der eksisterer jo to muligheder for at få disse indberetninger, for at få et tilstrækkeligt materiale, som kan give basis for, at man faktisk kan forholde sig kvalificeret til det her, og som vi altså må gå ud fra begge skal sikre, at der er en fortrolighed. Et er det, det handler om, for hvis der ikke er en fortrolighed, kan vi ikke få indberetningerne.

Den ene mulighed – og det er altså den, vi i lovforslaget har valgt – er, at luftfartsvæsenet pålægges en speciel tavshedspligt, således at luftfartsvæsenet er forpligtet til at hemmeligholde oplysninger. Herved opnås, at der på forhånd kan gives tilsagn om, at oplysninger ikke

vil blive udleveret fra luftfartsvæsenet. Det er den, vi har valgt.

Den anden mulighed er, at der foreslås en ændring af luftfartsloven, hvorefter det bestemmes, at reglerne om aktindsigt i offentlighedsloven ikke gælder for de pågældende indberetninger.

Offentlighedsloven tager imidlertid kun stilling til, i hvilket omfang myndighederne er forpligtede til at imødekomme begæringerne om aktindsigt. Offentlighedslovens regler afskærer ikke myndighederne fra efter eget skøn at videregive oplysninger i videre omfang, end loven forpligter til, den såkaldte meroffentlighed. Og det indebærer, at der ikke ved valg af den mulighed gives den fornødne tilsikring af, at oplysningerne ikke vil blive udleveret, og derfor er det, at vi har valgt den førstnævnte løsning. Men det skal vi som sagt gerne vende tilbage til og udbygge yderligere under udvalgsarbejdet.

Så har fru Margrete Auken været inde på, om SAS ligefrem har haft en finger med i det her. Det kan jeg sige, at SAS ikke har.

Der er også spørgsmålet om de ansatte. Hvad angår politiets godkendelse af de ansatte, er situationen den, at Danmark er blandt de fire resterende lande, som endnu ikke har check på personalet af sikkerhedsmæssige grunde. 27 lande inden for den europæiske luftfartsorganisation har baggrundscheck af den her karakter, og med det, der ligger i den her lovgivning, kommer Danmark til at blive det otteogtyvende.

Det er sådan – og det er også blevet nævnt her – at det naturligvis skyldes, at der er eksempler på, at der har været samarbejde med terrorister af forskellig art, og derfor er der også gennemført forskellige check både af passagerer og af de ansatte.

Vi har følt, at det retssikkerhedsmæssigt var mest betryggende, at det var politiet, der stod for checket, og ikke lufthavnen.

Derfor er det også sådan, og det vil jeg gerne slå fast, at det ligger i loven her, at den ansatte skal kunne få oplyst, hvad grunden er til, at man får et check. Det, der står, er, at arbejdsgiveren ikke vil få oplyst, hvad grunden er. Der er ingen grund til, at arbejdsgiveren skal have det at vide, men den ansatte skal naturligvis have ret til at få oplyst, hvad grunden er. Så må man via det faglige system eller på anden måde håndtere det, der i givet fald videre skal ske. Men jeg vil gerne slå fast, at det i hvert fald er intentionen.

Fru Vibeke Peschardt spurgte, om forslaget her skulle kunne fritage flykaptajnerne for pligten til at indberette selv små fejl til myndighe-