

Statsadvokaten har oplyst følgende, hvortil jeg kan henvise:

»Jeg kan oplyse, at det er korrekt, at jeg har udtalt mig som anført i citationstegn i artiklen: »Vi kan ikke kun køre sager, hvor vi mere eller mindre er sikre på at vinde. Vores opgave er at rejse tiltale i de straffesager, hvor vi mener, det er rigtigt og nødvendigt at gøre det. Jeg tror ikke, at ret mange vil være uenig i, at det har været rigtigt og nødvendigt at føre denne sag.«

Efter min opfattelse er denne udtalelse i fuld overensstemmelse med anklagemyndighedens objektivitetsprincip, som følger af retsplejelovens § 96, stk. 2. Efter denne bestemmelse skal anklagemyndigheden påse, at strafskyldige drages til ansvar, men også at forfølgning af uskyldige ikke finder sted. Objektivitetsprincippet indebærer, at tiltale ikke rejses, medmindre anklagemyndigheden skønner, at tiltalerejsningen vil føre til domfældelse.

Imidlertid betyder objektivitetsprincippet ikke, at der kun rejses tiltale i sager, hvor anklagemyndigheden er sikker på at få medhold. En sådan sikkerhed findes reelt kun i meget få sager, og inden for Statsadvokaturen for særlig økonomisk kriminalitets sagsområde formentligt kun i tilståelsessager, idet det i øvrigt bemærkes, at statsadvokaturen i medfør af Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 648 af 20. december 1973 er pålagt blandt andet at behandle sager, der »er udført ved særegne forretningsmetoder eller på anden måde er af særlig kvalificeret karakter.«

Ad spm. nr. S 3231

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Jacob Buksti stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2003-04, forhandlingerne side 9174, lød således:

Til trafikministeren (14/4 04) af:

Jacob Buksti (S):

»Vil ministeren med henvisning til omtalen i Dagbladet Politiken den 11. april 2004 af problemer med flysikkerheden, herunder behandlingen af en række hændelser den 14. december 1998 på Gardmoen Lufthavn ved Oslo, bekræfte, at han vil sikre, at der meget hurtigt udarbejdes en redegørelse for hele sagsforløbet, herunder hvorledes det kan forekomme, at det i mini-

stersvar til Folketinget i april 2000 kan oplyses, at der ikke er problemer, og at en rapport vil foreligge i løbet af foråret 2000, og at denne redegørelse vil blive oversendt til spørgeren og til Folketingets Trafikudvalg?«

Supplerende svar (14/5 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Der henvises til min besvarelse i brev af 20. april 2004.

Statens Luftfartsvæsen har i brev af 11. maj 2004 fremsendt et notat om SAS' procedurer for flyvning under isforhold, specielt med fokus på hændelserne på Gardermoen Lufthavn den 14. december 1998 samt baggrunden herfor.

Af notatet fremgår det blandt andet, at SAS allerede i februar 1999 som en konsekvens af de foreløbige undersøgelseskonklusioner og efter dialog med det fælles skandinaviske kontor for tilsynet med SAS (STK) og fabrikantens implementerede en revideret varmkøringsprocedure for MD 80-fly til brug på glatte rullebaner samt en hævet temperaturgrænse for krav om varmkøring.

Videre fremgår det, at oplysningerne i daværende trafikminister Jacob Buksti's svar i brev af 17. april 2000 til Folketingets Trafikudvalg var baseret på oplysninger fra Statens Luftfartsvæsen, der på baggrund af det fælles skandinaviske tilsynskontors (STK's) tilsynsarbejde kunne konkludere, at de af SAS i 1999 – med baggrund i de foreløbige undersøgelseskonklusioner – iværksatte ændringer til procedurer og forskrifter for afisning fungerede tilfredsstillende.

Jeg kan på den baggrund henholde mig til notatet fra Statens Luftfartsvæsen, som vedlægges i kopi.

Bilag

Statens Luftfartsvæsen

Notat vedrørende SAS's procedurer for flyvning under isforhold, specielt med fokus på hændelserne på Gardermoen lufthavn den 14. december 1998.

Synopsis

SAS blev i lighed med en række andre luftfartsselskaber den 14. december 1998 overrasket over intensiteten af de delvist uvarslede alvorlige isforhold på den nye Gardermoen lufthavn. Selv