

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Siden foråret 2005 har jeg gennem besvarelse af rigtig mange § 20-spørgsmål oversendt Folketinget en meget stor mængde tekniske og detaljerede data om tid og sted for flyvninger og landinger i Danmark, Grønland og Færøerne foretaget med en række fly og flyselskaber siden 2001.

Disse data er indhentet fra bl.a. Naviair og Statens Luftfartsvæsen og, for så vidt angår flyvningerne i Grønland og Island, fra de canadiske og islandske luftfartsmyndigheder, oplysninger, som også er tilsendt Europarådet og Europa-Parlamentet til brug for deres respektive undersøgelser om påståede CIA-flyvninger.

Luftfartsmyndighederne, dvs. Statens Luftfartsvæsen og Naviair, har ingen tilgængelige oplysninger om passagerer eller formål med flyvninger, men kun information om tid og sted for flyvningerne og landingerne foretaget med konkrete fly. Så enkelt er det. Det beror på, at luftfartsmyndighederne ikke har hjemmel til at kræve udlevering af andre oplysninger, end hvad der er nødvendigt af hensyn til en sikker afvikling af flytrafikken eller andre luftfartsmæssige hensyn.

Der er altså tale om, at jeg har fremlagt alle tilgængelige oplysninger gennem hele sagsforløbet både til Folketinget, til Europarådet og til Europa-Parlamentet. For så vidt angår de i forslaget oplyste krav om fremadrettede foranstaltninger indbefattet yderligere krav til myndighederne om kontrol af fly og deres passager samt om indgriben over for mistanke om ulovlige fangetransporter, kan jeg sige følgende: Det afgørende for, om en konkret flyvning anses som statsflyvning, er formålet med flyvningen, og ikke hvorvidt det anvendte fly er privatejet eller ej.

Den i forslaget først oplyste anbefaling om, at også privatfly, der anvendes til statsformål, skal anses som et statsfly, gælder derfor allerede med den nuværende luftfartslovgivning.

For så vidt angår de øvrige krav, handler de i bund og grund om at iværksætte nogle tiltag, der skal forhindre, at der begås ulovligheder i Danmark. Statens Luftfartsvæsen kan alene af egen drift nægte et fly adgang til dansk luftrum, hvis det er på grund af flysikkerhed eller andre luftfartsmæssige årsager. Så enkelt er det.

Luftfartsmyndighederne har heller ikke hjemmel til at foretage inspektion af fly, medmindre formålet er flysikkerhed eller andre luftfartsmæssige årsager.

For så vidt angår oprettelse af registre over flyselskaber eller indhentelse af informationer om passagerer, ligger det uden for luftfartsmyndighedernes arbejdsopgaver, der som sagt alene er at sikre flysikkerheden.

Det bemærkes i den forbindelse, at luftfartsmyndighederne ikke har nogen oplysninger om passagerer eller kendskab til luftfartsselskaber, der foretager ulovlige fangetransporter.

Kl. 17.05

Formanden:

Der er et par korte bemærkninger til ministeren. Først fra hr. Rune Lund.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det er rigtigt, at lufthavnsmyndigheder har at gøre med flysikkerhed, men kunne det ikke være en idé, sådan som f.eks. Amnesty International foreslår, at når nu et mistænkt CIA-fly enten flyver ind i dansk, færøsk eller grønlandsk luftrum, eller lander i en dansk, færøsk eller grønlandsk lufthavn, at myndighederne så videresender disse oplysninger til politiet om, at et sådant fly er kommet ind dansk, færøsk eller grønlandsk luftrum, eller at sådan et fly er landet i en dansk, grønlandsk eller færøsk lufthavn, for så kunne politiet jo handle derudfra. Var det ikke en god idé?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg gentager gerne det svar, jeg har givet to-tre gange i min tale, at det kun er på grund af flysikkerhed, at de organisationer, der hører under mit ministerium, kan foretage indgreb.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg beder ikke om, at der bliver foretaget et indgreb begrundet i flysikkerhed. Jeg beder om transport- og energiministerens holdning til, om det ikke er en god idé at videresende oplysninger til politiet, hvis man får oplysninger om, der kommer sådan et fly ind i luftrummet, eller der er sådan et fly, der lander i en lufthavn.

Lad os nu forestille os, der kom et narkofly, som var kendt, og som man vidste havde transporteret narko i andre sammenhænge, var det så ikke en sådan oplysning, som var relevant at sende videre til politiet?