

[Finansministeren]

allerede har svaret hr. Glensgård i et skriftligt svar på et spørgsmål stillet af hr. Glensgård.

Men jeg ved fra udvalgets formand, at de pågældende emner er behandlet i betænkningen. Så må hr. Glensgård styre sin tålmodighed, indtil betænkningen foreligger i løbet af ganske kort tid. Af betænkningen vil det fremgå, på hvilken måde emnerne er behandlet.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg fik på et tidspunkt et spørgsmål om, hvordan det gik med det såkaldte Myrupudvalgs arbejde. Jeg rettede henvendelse til udvalget og fik det svar tilbage, at man ikke regner med at være færdig før engang hen i april måned.

Jeg finder, at det problem, der hedder Saltholm, og alt, hvad der i øvrigt har at gøre med Øresundsregionen – der er jo også et andet udvalgsarbejde i gang – er meget vigtige problemer, og at vi ikke skal jage noget igennem. Det afgørende er, at udvalgsarbejdet bliver ført tilfredsstillende igennem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

(Lovforslag nr. L 116. Fremsat 1/12 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Møller Andersen (S):**

Det foreliggende lovforslag tilsigter oprettelse af en havarikommission, hvis opgave er at undersøge havarier og andre hændelser i forbindelse med flyulykker samt varetagelse af specielle opgaver til betryggelse af sikkerheden i forbindelse med flyvning.

Hensigten med lovforslaget er at sikre undersøgelsernes uafhængighed og adskillelse af havariundersøgelserne fra luftfarsdirektoratet, under hvis regie de i øjeblikket foregår. En sådan uafhængighed kan vi give tilslutning til.

I øvrigt forekommer forslaget at være særdeles klart opbygget med tydelige definitioner, og det fremgår særdeles klart, hvor, hvornår og hvordan kommissionen sætter ind, ligesom dens beføjelser er velbeskrevet. Det fremgår af lovforslaget, at rapport om undersøgelser og eventuelle foranstaltninger til forebyggelse af lignende uheld i fremtiden skal offentliggøres efter undersøgelsens afslutning, medmindre ministeren undtagelsesvis skulle bestemme noget andet.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at brugerorganisationerne i det væsentlige giver tilslutning til lovforslaget. Det er et nemt, praktisk lovforslag, som socialdemokratiet kan give tilslutning.

Glensgård (FP):

Socialdemokratiets ordfører mangler sådan set bare at sige: og så koster det 400.000 kr. om året, og det er en lykke.

Det reelle indhold i lovforslaget – sigtet – det kan vi give tilslutning til. Det er på tide at få adskilt administrationen og de rapportører, som beskæftiger sig med luftfartsuheld. Jeg tror, vi ved et fornuftigt udvalgsarbejde kan finde en bedre form for denne adskillelse, og jeg forstår egentlig ikke helt, at ministeren nu vil udvide den stab, der er på nuværende tidspunkt i ministeriet. Men et udvalgsarbejde vil formentlig give en fornuftig løsning på problematikken omkring adskillelsen af administrationen og de rapportører, som lovforslaget omhandler.

Jeg vil også godt under udvalgsarbejdet nøjere se på de udtalelser, der er kommet fra de organisationer, som lovforslaget omhandler, men hvis vi får et fornuftigt udvalgsarbejde, hvor vi kan finde frem til ikke at etablere denne efter min formening ovenud ud-

[Glensgård]

byggede havarikommission, ja, så kan vi selvfølgelig støtte ministeren i intentionerne. Jeg tror, lovforslaget vil have godt af et stykke udvalgsarbejde, og det giver vi tilsagn om at medvirke i. Hvis lovforslaget får den udformning, som det har på nuværende tidspunkt, også ved anden og tredje behandling, så må jeg nok stille mig en lille smule mere pessimistisk.

Holm (V):

Da mit partis ordfører, hr. Ivar Hansen, ikke kan være til stede, skal jeg på venstres vegne uden at tage stilling til enkeltheder tilsige lovforslaget en positiv behandling i udvalget.

Burgdorf (KF):

Rent umiddelbart ser det ud til, at intentionerne i dette forslag er rigtige. Der vil nok dukke ting op undervejs ved udvalgsbehandlingen, som vi gerne vil se på.

Langsted (CD):

Da vores specielle luftfartssagkyndige for tiden ikke er til stede, er det mig, der skal sige noget på vort partis vegne, og jeg kan stort set tilslutte mig intentionerne i det foreliggende lovforslag.

Derimod er der noget, jeg gerne vil spørge ministeren om. Det drejer sig om den foreslåede § 135, stk. 3, hvorom der nok i bemærkningerne står, at det er for at kunne anvende ICAOs til enhver tid gældende definitioner uden at skulle foretage lovændringer, at der tillægges ministeren hjemmel til at ændre definitionerne. Men jeg synes, det er mere vidtgående, det, der står i stk. 3. Der står nemlig: »Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte ændringer i stk. 1 og stk. 2«. Det er nok lidt for vidtgående i forhold til, hvad vi normalt giver den udøvende magt lov til fra den lovgivende magts side.

Bjørn Poulsen (SF):

Da SFs ordfører ikke kan være til stede, skal jeg kort på SFs vegne sige nogle ord om dette lovforslag. Vi synes, det er nogle vældig gode intentioner, der ligger i det, idet det forhold, der har været hidtil, hvor luftfartsvæsenet også var havarikommission, vel nok kan siges at have været lidt uheldigt.

Vi vil tilsige en positiv udvalgsbehandling. Vi mener, der er nogle enkelte punkter, der godt kunne trækkes lidt frem, men vi vil gøre vort under udvalgsarbejdet til, at vi får en fornuftig lovgivning.

Bolvig (RV):

Det forekommer det radikale venstre at være et overordentlig fornuftigt lovforslag.

Tyroll (VS):

Jeg kan sige, at venstresocialisterne er nok enige i intentionerne, når det drejer sig om en adskillelse, altså en udskillelse af havarikommissionen, som der tales om her, men jeg må nok sige, at det ligger måske så som så med, hvor kraftig adskillelsen egentlig bliver. Vi kan godt registrere, at der sker en nyansættelse af nogle personer uden for det nuværende luftfartsvæsen, men efter at man har sagt i den skriftlige fremsættelse, at der skal foretages denne opsplitning, så slås det fast på side 5 i de generelle bemærkninger til lovforslaget, at der skal ske et tæt samarbejde med luftfartsvæsenet, og at der i et vist omfang gøres brug af dettes personaleresourcer, ligesom man i det hele taget skal undgå, at man kommer til at bo for langt fra hinanden, således at man daglig kan følge hinanden.

Umiddelbart er det således svært at se, at der herigennem bliver den store adskillelse, og det fremgår ikke klart for os, hvordan disse undersøgelser, der skal foretages i forbindelse med havarierne, kan komme til at foregå tilstrækkelig adskilt til, at det, der er lagt op som hensigten, kan siges at blive opfyldt. Men det er selvfølgelig noget, som vi gerne vil have belyst igennem udvalgsarbejdet, hvordan og hvorledes dette vil blive sikret.

Det er lige før man kunne fristes til at sige, at sådan som forslaget ligger, skulle man næsten tro, at det udelukkende drejede sig om at få nogle advancementsstillinger et andet sted for det personale, som nu måtte være placeret i luftfartsvæsenet, og som tager sig af disse opgaver. Der er jo tale om, at der bliver oprettet et par nye stillinger med en ret anelig gage. Sådan fremtræder det i hvert fald umiddelbart i lovforslaget.

Dernæst må jeg sige, at der er nogle andre ændringer heri, som også jeg finder det væ-

[Tyroll]

sentligt at beskæftige sig med, det er hele spørgsmålet om offentlighed omkring havariundersøgelser, hvor jeg synes, der er tale om en ret betydelig stramning i forhold til, hvad der tidligere har været tilfældet.

For det første siges der ikke i dette lovforslag som i den gældende lov noget om, at kommissionens møder skal være offentlige, medmindre kommissionen har truffet anden bestemmelse. Jeg er ikke klar over, hvordan kommissionens hidtidige praksis har været, men der er i hvert fald tale om en indskrænkning, hvad angår offentlighed.

Dernæst er der også tale om i forbindelse med offentlighedsproblematikken, at man her direkte skrider til at tage midler i anvendelse i retning af at kriminalisere offentliggørelse af ting, der måtte komme frem under undersøgelsen. Dér er vi betænkelige og sådan set ikke så overbevist om, at en sådan kriminalisering er nødvendig i dette tilfælde. Måske havde det i højere grad været nødvendigt at lade det gælde dem, der skulle levere oplysningerne til undersøgelserne, for at få tingene ordentligt belyst, men her er der tale om en kriminalisering, som går på at beskytte dem, der giver oplysninger, og dermed – sådan som det umiddelbart ser ud for os – at man yderligere hindrer, at offentligheden kan få en tilstrækkelig belysning af, hvad det er, der foregår. Det synes vi umiddelbart er et tilbageskridt i forhold til tidligere eksisterende lovgivning, så vi forstår ikke helt grunden til, at disse ting skal gennemføres. Det gælder også de nye undersøgelsesområder, der skal tages med ind, nemlig spørgsmålet om, at havarikommissionen kunne løse specielle opgaver, der har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte; også dér vil man have at tingene skal pakkes godt ind.

Grunden til, at vi selvfølgelig er lidt betænkelige ved dette hemmelighedskræmmeri og denne kriminalisering, er, at det generelt plejer at være lidt svært at få oplysninger om forskellige ting og sager inden for luftfartsområdet, inden for SAS-området osv. Hvis dette bygger videre på, at der ligesom er nogle kompakte forbindelser mellem det private erhvervsliv og det offentlige for at lukke af for oplysninger omkring disse forretninger, så er vi ikke umiddelbart indstillet på at følge lovforslaget, som det foreligger. Der er altså en del ting, vi gerne vil have belyst i udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Hr. Langsted spurgte mig vedrørende § 135, stk. 3, i hvilket der jo står, at ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte ændringer i stk. 1 og 2. Jeg opfattede spørgsmålet sådan: om det ikke var for stor en bemyndigelse at give til en minister, at han kan ændre i tidligere stykker i samme paragraf.

Hertil nå jeg svare, at formuleringen af stk. 3 i § 135 meget nøje skal ses i sammenhæng med bemærkningerne. Der kan ikke, hvis vi tager det mere juridisk, være tvivl om, at det, det drejer sig om, er en nødvendig ændring af definitioner, således at man i lighed med alle mulige andre luftfartsstyrelser og havarikommissioner i udarbejdelsen af materialet har den definition af forskellige begreber, som er blevet vedtaget, og som bruges i ICAO.

Hr. Tyroll stillede mig derefter to spørgsmål ledsaget af to bemærkninger. Den ene udtrykte betænkelighed ved, at man øjensynlig stadig væk havde for tæt et samarbejde med luftfartsvæsenet. Det er der nogle bemærkninger om i bemærkningerne til lovforslaget. Hertil vil jeg sige, at det afgørende i dette lovforslag, når det drejer sig om ansvar for dette samarbejde og om ledelse, er, at der er tale om selvstændighed i forhold til luftfartsvæsenet, i forhold til luftfartsdirektoratet. Men så nævnte hr. Tyroll i den anden bemærkning, at man også skulle beskæftige sig med sikkerhed generelt. Ifølge sagens natur forudsætter det arbejde, der skal udføres af det, vi lægger op til i dette lovforslag, en meget nær kontakt med, skal vi sige alle mulige sider af luftfartsvæsenet. Det er ikke i strid med selve princippet om adskillelse. Det er et rent praktisk spørgsmål.

Så vil jeg godt sige, at når en havarikommission begynder sit arbejde, er der jo mange gange en ganske alvorlig baggrund for dette arbejde: et fly er havareret. Vi har set tragedier, hvor det er ganske afgørende for flysikkerheden, at man får en opklaring af, hvorfor det egentlig skete, og dér mener jeg, at vi netop af hensyn til flysikkerheden må have sikkerhed for, at relevante oplysninger bringes frem. Der er ikke noget ønske om at gå længere end højst nødvendigt, når det drejer sig om det, som hr. Tyroll kalder kri-

[Ministeren for offentlige arbejder]

minaliseringen, men det er meget nødvendigt, at oplysningerne gives.

Må jeg så i øvrigt sige om dette med offentlighed osv., at det er rigtigt, at der antydes en vis stramning her. Jeg ved ikke, om hr. Tyroll har set nogle af de ugentlige rapporter, der udsendes. Det er ganske små hændelser, det er lidt større hændelser, lidt alvorligere hændelser. Som det er i dag, bliver der, hver gang der bare er en uregelmæssighed, optaget en rapport. Det er et meget stort arbejde, og jeg mener selv, at det er på sin plads, at man ligesom foretager en stramning, men det, som har at gøre med offentliggørelse i øvrigt, vil på ingen måde blive anfægtet. Det har altid været en given linje, at havarirapporter af hvilken som helst slags skal offentliggøres.

I øvrigt vil jeg benytte lejligheden til at sige tak for tilslutningen.

Langsted (CD):

Jeg er fuldstændig klar over, hvad der står i bemærkningerne til § 135, stk. 3, men alligevel mener jeg, det er en for lidt distinkt anvisning, der står her: at ministeren kan fastsætte ændringer. Det er spørgsmålet, hvilken slags ændringer ministeren kan fastsætte.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Erlendsson):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af:

Forslag til lov om gasinstallationer og installationer i forbindelse med vand- og afløbsledninger.

(Lovforslag nr. L 117. Fremsat 1/12 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lerke (S):

Lovforslaget skal afløse den nugældende lov nr. 132 af april 1962 vedrørende gasvand- og afløbsinstallationer og dertil hørende kloakledninger. Efter lovforslaget skabes der hjemmel til også at fastsætte forskrifter for udførelse af gasledningsanlæg bortset fra de overordnede naturgasledninger, der er omfattet af lov om naturgasforsyning.

Forslaget giver også mulighed for at fastsætte bestemmelser for store flaskegasanlæg til forsyning af boliger og virksomheder o. lign.

Autorisation for gas-, vand-, sanitets- og kloakmestre gives i dag for hjemstedskommunen med en tillægsautorisation for hver af de øvrige kommuner, hvor en mester får et stykke arbejde. Det virker tungt og utidssvarende. Jeg kan derfor helt tilslutte mig, at der indføres landsdækkende autorisationer, og at styringen sker centralt. Derved opnås ensartethed for hele landet.

Som det fremgår af lovforslaget, er det Danmarks Gasmateriel Prøvnings under ministeriet for offentlige arbejder, der skal udstede autorisationerne, hvilket jeg finder er naturligt. Jeg vil håbe, at reglerne om, hvorledes en ansøger skal dokumentere, at han opfylder betingelserne for at opnå autorisation, bliver udformet således, at de ikke kan misforstås. Jeg er tilfreds med, at tilsyn og kontrol påhviler kommunerne.

Bortfald af kravet om fast værksted betragter jeg som en modernisering; jeg er dog enig i, at ansøgeren skal have fast forretningssted med telefon. Da sikkerhedsstillelsen ændres, samtidig med at autorisationerne bliver landsdækkende, foreslås det i lovforslaget, at ministeren, forinden ordensregler udarbejdes, skal føre forhandlinger med Kommunernes Landsforening og med Københavns og Frederiksberg kommuner, hvilket jeg er meget tilfreds med.

Jeg hæfter mig ved, at såvel Kommunernes Landsforening som Københavns og Frederiksberg kommuner samt de autoriserede mestres organisation er enige i principperne i lovforslaget.

Jeg skal hermed på socialdemokratiets vegne tilsige velvillig udvalgsbehandling af lovforslaget.