

Så skal jeg lige på foranledning af det sidste sige, at vi er tilhængere af og vil være positive i Finansudvalget, hvis der kommer ministre og siger, at de har givet nogle mennesker nogle forkerter, falske løfter, som de ikke har stået ved, men gerne vil stå ved deres løfter, og derfor vil de gerne udbetale en ekstra sum penge til de her mennesker, så vil Enhedslisten støtte det.

Skatteministeren (Frode Sørensen):

Jeg har været glad for den meget seriøse og saglige debat, vi har haft om det her, og vil bare komme med et par ganske små kommentarer her til sidst.

Jeg er enig med Venstres ordfører, hr. Svend Aage Jensby, i, at hvis der har været usikkerhed omkring noget, så er det godt, at vi har fået ryddet den bort. Jeg mener her, at de initiativer, der er taget de seneste måneder, har været med til det. Jeg er selvfølgelig nødt til at gøre opmærksom på, at de usikkerhedsmomenter, som man har været inde på tidligere, reelt har været aftalt mellem organisationerne.

Til hr. Aage Frandsen vil jeg sige, at jeg også synes, at det er meget glædeligt, at det overordnede er kommet på plads, ved at Finansministeriet har taget hånd omkring de her ting.

Til hr. Klaus Kjær vil jeg sige, at det er vel sådan, at hvis man føler, man har påtaget sig en opgave på falske forudsætninger – nu tænker jeg på 1995-situationen – så er der vel egentlig kun én vej, man skal gå i den sag, og det er retens vej. Men stadig væk vil jeg sige, at det er min helt klare opfattelse, at organisationerne har aftalt de regler, der var, også helt tilbage til 1995.

Til hr. Kim Behnke vil jeg sige, at Finansministeriet har udsendt et brev til de berørte organisationer. Jeg vil selvfølgelig lige sikre mig, at det har været hele vejen rundt, så man i hvert fald helt klart kan sikre, at alle berørte organisationer har fået det. Jeg er helt sikker på, at det har man på nuværende tidspunkt klaret.

Så er jeg helt enig med hr. Kim Behnke i, at klarheden om det her naturligvis ikke kun skal ligge i Skatteministeriet og Finansministeriet. Den skal selvfølgelig også ligge ude hos de lokale myndigheder. Det har jeg en forventning om den allerede gør på nuværende tidspunkt.

Med hensyn til situationen om den påståedes usikkerhed om, hvordan og hvorledes § 33 A i ligningsloven kan benyttes, så vil jeg sige, at uanset om man er omfattet af en individuel aftale eller en kollektiv aftale, så kan det altså aftales, at aflønning sker i henhold til § 33 A.

Som det sidste: Hvis det er tilfældet, at der stadig væk er udstationerede, der ikke kender betingelserne, må vi selvfølgelig have det ryddet bort. Men det håber og tror jeg er sket med de initiativer, der kommer frem til.

Til slut vil jeg blot sige, at Skatteministeriet naturligvis vil medvirke til at få alle tvivls spørgsmål, der opstår i forbindelse med udvalgsarbejdet, belyst.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 128: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Obligatorisk rapporteringssystem m.v.).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 7/12 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Helge Mortensen (S):

Lovforslaget, vi her behandler, har to elementer, nemlig for det første at indføre et obligatorisk rapporteringssystem om mindre driftsforstyrrelser af betydning for flysikkerheden og for det andet en bestemmelse om, at kun personer, der er godkendt af politiet, kan få den generelle adgangshjemmel til at færdes på lufthavnens afspærrede områder.

Vedrørende det første, det obligatoriske rapporteringssystem, så har forslaget helt klart til formål at mindske risikoen for havarier og andre farlige hændelser. Indberetningerne skal være obligatoriske, og det bliver strafbart ikke at rapportere sådanne driftsforstyrrelser.

Indberetningerne bliver også omfattet af en tavshedspligt og er dermed ikke offentligt tilgængelige, og det er naturligvis, fordi det efter den debat, der tidligere har været, med rette frygtes, at der ikke kommer de nødvendige og rigtige indberetninger, hvis der ikke også tages hensyn til, at man, når man indberetter en sag, ikke bliver hængt ud og bagefter er hjemfalden til en straf, som man sådan set selv er skyld i man får. Jeg tror, det er en rigtig måde at administrere dette område på.

Forslaget betyder også, at vi herefter kan tilslutte os Eurocontrols anbefalinger til forbedringer af flysikkerheden.

Jeg vil understrege, at det naturligvis ikke er sådan, at hvis det er uheld eller forhold, der involverer grov uagtsomhed, gentagelsestilfælde eller bevidst behandling, så er det undtaget for offentlighed og strafforfølgelse osv. Ligeledes vil jeg også godt understrege, at det stadig væk er sådan, at de flyvehændelser, havarier, der sker, sådan som vi kender det nu, fortsat skal indberettes for Havarikommissionen for Civil Luftfart.

Til det andet element skal jeg kun sige, at der er tale om, at man faktisk forbedrer sikkerheden, ved at politiet får godkendelsen af de mange mennesker, som færdes på lufthavnsområdet. Det er klart, at der er en brist i de såkaldte private straffeattester, som i dag giver adgangen, og netop den skærpelse af sikkerheden på området er en opfølgning af anbefalingerne om reglerne fra den europæiske luftfartsorganisation.

Socialdemokratiet kan varmt støtte forslaget.

Svend Heiselberg (V):

Lovforslaget har alene det gode sigte at højne sikkerheden både i fly og i lufthavnsområdet, og med den stigende luftfartstrafik kræves der jo en høj grad af sikkerhed og mulighed for hurtigt at kunne gribe ind i en eventuel problemstilling.

I udvalget vil vi se på de bemærkninger, der er til høringssvarene, men i øvrigt kan Venstre varmt støtte lovforslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

At øge luftfartssikkerheden, som det her forslag jo lægger op til, er et prisværdigt forslag og en idé, som vi konservative selvfølgelig kan slutte op om.

Den første del af forslaget retter sig mod at oprette et obligatorisk rapporteringssystem. Hermed ønsker man at opnå flere data og mere information til brug for det forebyggende arbej-

de og dermed at kunne begrænse antallet af flyhavarier. Med de skræmmende prognoser, som også er omtalt i bemærkningerne, for antallet af flyulykker er der tydeligvis behov for handling på området, og set i det lys virker forslaget ganske fornuftigt.

Anden del af forslaget har jo været lidt omtalt i Politiken og i andre medier og omhandler sikkerheden i lufthavnen. At lade politiet godkende personer, der arbejdsmæssigt skal have adgang til en lufthavns spærrede områder, er nødvendigt i de her tider. Der har været massevis af episoder i forskellige lufthavne rundt omkring i verden, og hvis politiets forhåndsgodkendelse kan forebygge lignende forbrydelser og i øvrigt forbedre lufthavnens sikkerhed generelt, så er det absolut på tide, at vi får vedtaget sådanne forholdsregler.

Da alle implicerede organisationer, næsten i hvert fald, ser positivt på forslaget, kan vi fra konservativ side tilslutte os det fremsatte forslag.

Margrete Auken (SF):

Nu kan jeg jo glæde ministeren med, at ganske arbejdsfrit kan det her ikke blive. Der er altså ting, der skal opklares nøje.

Jeg vil godt sige indledningsvis, at vi i SF støtter selve det overordnede med, at vi skal sikre, at vi får de her meldinger ind. Vi er enige i, at selvinkriminering ikke er noget, vi skal have folk til. Det vil være fint, hvis vi får et indrapporteringsystem, som gør, at ting bliver meldt. Det er fint nok.

Så er der altså en række problemer. Når jeg har siddet og læst i dette her lovforslag, må jeg spørge: Hvor er offentlighedsloven blevet af? Jeg kan ikke se rettere, end at den er fuldstændig væk, eller at den rettere ikke skal gælde og ikke gælde og ikke gælde og ikke gælde.

Jeg har sådan den der fornemmelse, at SLV sikkert er et glimrende foretagende. Jeg tvivler ikke på det, men der er den der stemning: De kan altid trykt henvende Dem til Deres læge, han har helt styr på det dér. Der står så en hvidkittet chef for SLV og siger, at det her har vi styr på, der er ikke nogen problemer her, vi behøver ikke at have offentlighedsloven til at fungere i forhold til det her.

Det bliver vi altså nødt til at få lidt klarhed over. Hvor er mulighederne for også der, hvor det ikke passer SLV, at få indsigt, uden at man dermed rammer den enkelte pilot? Det ser en lille smule ud, som om – det, jeg siger nu, kan

være meget uretfærdigt, men noget af det er svært at læse igennem – det i højere grad er branchen, der skal beskytte sine piloter. Jeg vil nemlig mene, at hvis man anonymiserede personerne og datoerne osv. i en aktindsigtsprocedure, så ville man nok identificere branchen, men det måtte vel være i orden, eller hvad? Ellers har vi altså et meget stort problem, hvis branchen er beskyttet.

Og branchen har faktisk stået ganske stærkt. Jeg husker, at en af mine allerførste sager i Folketinget tilbage i 1980 drejede sig om Kastrup Lufthavn, og der fik jeg lille og ny noget af en bestyrelse over at opleve, hvor stærkt SAS sad på hele foretagendet. Det var stort set dem, der bestemte, hvordan der skulle laves om hvorhenne, og det var ikke ganske sagligt i forhold til almenvellet, hvad der blev krævet fra SAS' side dengang. At det så af andre grunde alligevel ikke kom igennem på trods af den lovgivning, der blev tromlet igennem herinde, er en anden sag. Men vi er altså nødt til at kigge på branchen.

Jeg har det da også lidt sådan, at når vi ser den liste med eksempler på de ting, som skal indrapporteres, men som skal anonymiseres og ikke være strafbelagt, så er det alle sammen, eller i hvert fald nogle af dem, sager fra SAS, som har været fremme i pressen. Har SAS haft en finger med, når det gælder de der eksempler?

Jeg vil godt i forlængelse af det spørge ministeren om den liste, som ministeren jo gennem det her lovforslag vil få fuldstændig magt til at få beføjelser til at lave: Hvor lang tid går der, inden vi får den? Får vi den at se? Er det noget, der tager lang tid, eller regner man med, den kommer i en fart, sådan så vi ligesom kan få dannet os et overblik over, hvad det er for en type episoder? Nogle af de nævnte episoder kunne jo være blevet ganske alvorlige.

Jeg synes, vi skal have i bagehovedet, hvad der skete i Frankrig og England, hvor man jo altså havde en række hændelser på Concordeflyene, som man tydeligvis ikke fik kendskab til så langt fremme, som det burde have været tilfældet, så man kunne have forhindret eller forebygget den forfærdelige ulykke, der pludselig skete.

Så den liste vil vi meget gerne se, og vi vil også meget gerne vide, hvornår den kommer.

Så vil jeg godt spørge ministeren: Nu laver man sådan et system her for luftfart, men hvad med de andre transportformer? Vil man til at lave noget tilsvarende for jernbanetransporterne, hvor det er vejtransport, bustransport osv.,

eller er det kun inden for luftfart, det her skal gælde?

Hvis man vil lade det gælde for de andre også, og det kan have sine grunde, ligesom det har det inden for luftfart, er det igen utrolig vigtigt, at offentlighedsloven ikke amputeres, hvilket der er noget, der måske tyder på her, men jeg kan ikke gennemskue det. Jeg har omhyggeligt læst de sider igennem, der skulle dreje sig om det, og der står det hele vejen igennem, at man lukker, og der står ikke, at man åbner.

Og så lige til allersidst det, som funktionærerne har bragt frem, nemlig at man bør sikre, at folk, der ikke får deres sikkerhedsgodkendelse, skal have grunden at vide. Det synes jeg må være et minimum af retssikkerhed, så det ikke er en erklæring, som måske – det er der nogle der kan være bange for – har politiske grunde. Det tror jeg da ikke på, men det ville være godt, at vedkommende selv blev bekendt med, hvad der var årsagen til, at man fratog ham eller hende adgangen til hele lufthavnen, så de skulle hen og søge specialtilladelse.

Klaus Kjær (DF):

Forslaget, der har til hensigt at øge flysikkerheden, herunder forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, indeholder to dele.

For det første foreslås der en bemyndigelse til trafikministeren om at fastsætte nærmere regler om et obligatorisk rapporteringssystem om mindre driftsforstyrrelser af betydning for flysikkerheden med henblik på at inddrage disse oplysninger i det forebyggende arbejde og begrænse antallet af tilfælde, der resulterer i flyhavariet.

Denne del af forslaget er udsprunget af den debat, som fandt sted for knapt et års tid siden, hvor flyledere, personel m.v. var betænkelige ved at indrapportere disse forhold, fordi de kunne risikere at blive strafforfulgt.

Det medførte, at der i Danmark var en meget lav indrapporteringsfrekvens i forhold til andre lande. Derfor foreslås det nu, at den person, der har foretaget indrapporteringen i overensstemmelse med de foreslåede regler, ikke vil kunne straffes efter luftfartslovgivningen for de pågældende forhold.

Videre foreslås det, at statsluftfartsvæsenet bliver underlagt tavshedspligt efter straffelovens regler om de oplysninger, der indrapporteres, med den virkning, at der ikke vil kunne gives offentligheden adgang til indsigt heri.

Af høringsssvarene til denne del af forslaget har der fra Danske Pilotorganisationers Samråd,

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 forslagens § 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.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er sådan set enig med hr. Arne Melchior i, at der er forskel på de sikkerhedsproblemer, vi står med. Derfor har vi også forskellige procedurer.

Men der er noget af det, der er en ømskindethedsstrategi, og det, som jeg godt lige vil finde ud af, er, hvor grænsen går. Altså hvor det er branchen, hvor det er piloterne osv. Det er sådan nogle af de ting, som jeg synes, vi skal have klaret, og med hensyn til den bemyndigelse, der er til ministeren, så havde jeg altså ikke brudt mig om, at vi skulle sidde herinde og lave lovregler om, hvad det er for nogle ting.

Men jeg synes ikke, vi har fået noget at vide om, hvornår den kommer, den liste, sådan at vi får en fornemmelse af, hvor den der grænse sådan nogenlunde går, og hvad det er for nogle ting. Det har vi ikke fået ordentlig klarhed over. Og så har jeg sådan set også det problem, som hr. Arne Melchior ikke kom ind på. Men jeg går ud fra, at vi er enige i, at vi må sikre, at vi stadig væk har en offentlig kontrol, også med SLV.

Og så lige til sidst, fordi det er sådan et sted, hvor jeg virkelig håber, at vi har CD's støtte, nemlig hvad angår retssikkerheden omkring folk, der bliver afvist, som altså får en sikkerhedsafvisning. Der skylder vi altså hinanden, at vi garanterer, at det her ikke bare bliver sådan noget sovjetisk, at der er bare lukket, kammerat, men at de selv får begrundelsen for, hvorfor de ikke kan få en sikkerhedsgodkendelse.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg ved ikke, om ministeren tager ordet igen i denne første omgang. Men hvis han gør, så kan han jo forsikre fru Auken om, at udvalget, som det så ofte sker i tilsvarende sammenhænge, får de regler, som ministeren i henhold til sin bemyndigelse kommer til at give, at kende, og så har vi jo altid lejlighed til at snakke med ministeren i eller uden for udvalget.

Så jeg vil tro, at det, som fru Auken har givet udtryk for, kunne klares på en nem, naturlig og normal måde.

Vibeke Peschardt (RV):

Forslaget handler jo i al sin enkelthed om at forbedre sikkerheden i luftfarten ved at ændre på regler og procedurer for indberetninger af uheld – man kunne kalde det skærpet forebyggelse.

Det kan vi i Det Radikale Venstre i det hele støtte.

Der står i forslaget, at man på verdensplan om 10-15 år, altså i fremskrivninger, regner med, at hvis man ikke skærper de her procedurer eller gør andet, så vil der ske ét alvorligt flyuheld om ugen, så der er jo på den baggrund god grund til at råbe vagt i gevær.

Nu er jeg jo ikke tekniker nok til at finde ud af, om de skærper og procedurer, der lægges til grund i det her forslag, er gode nok. Men man kan i hvert fald konstatere af høringssvarene, at i hvert fald luftfartsselskaberne tilsyneladende er enige i lovforslaget, som det fremtræder her.

Der er et enkelt spørgsmål, jeg dog gerne vil have nærmere belyst under udvalgsbehandlingen. Det angår det forhold, at man i forslaget fratager luftkaptajnerne eller styrmændene, eller dem, der styrer maskinen, eller hvad det nu hedder i det sprog, pligten til at indberette fejl til myndighederne.

Jeg er først ved seneste gennemlæsning af lovforslaget – altså temmelig sent – blevet opmærksom på det, og jeg vil gerne have, at man i udvalget ser lidt nærmere på det. Det er jo trods alt dem, der styrer flyene eller passer de maskiner, der styrer flyene – for det er jo sådan, det foregår – der ved, hvad der sker, også på instrumentbrættet. Og derfor er det selvfølgelig vigtigt at høre dem i de her ting.

Ellers er der fuld opbakning til forslaget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det Radikale Venstre har jo været kendt for den i en meget, meget lang periode at have en meget høj retspolitisk profil. Mener den radikale ordfører i den her sag, at det her er et betryggende forslag? Jeg tænker især på to forhold.

For det første at offentlighedsloven indskrænkes. Er det ikke noget, der bekymrer den radikale ordfører?

Og det andet: Kan den radikale ordfører acceptere, at der eventuelt kommer til at optræde en vilkårlighed – det er i hvert fald et helt åbent spørgsmål, om man ikke kan risikere en sådan – hvad angår spørgsmålet, om politiet sådan fuldt ud skal kunne administrere adgangshjemler til lufthavnens afspærrede område? Er det ikke sådan, at de ansatte må have krav på, at der ikke finder vilkårlighed sted? Er der ikke behov for her, at vi tager en retspolitisk drøftelse?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, nu hørte hr. Søren Kolstrup jo, at jeg sagde i min tale lige for et øjeblik siden, at jeg sådan set var godt tilfreds med lovforslaget. Og det, jeg gerne ville have undersøgt, var, hvordan kaptajnernes holdning var fremover. Så det dér med politiet, jeg ved ikke, jeg synes faktisk, det er godt, at man skærper sikkerheden omkring lufthavnen, og jeg har sådan set tillid til, at politiet godt kan administrere det.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Vi kan jo alle sammen gå ind for flysikkerhed. Men derfor står jo alligevel spørgsmålet tilbage, om det ikke er rimeligt at få drøftet, ud fra hvilke kriterier en godkendelse skal finde sted. Er det ikke rimeligt, kunne man spørge den radikale ordfører, om folk selv får årsagen til en eventuel afvisning at vide?

Jeg kan se, at den radikale ordfører er dybt begravet i andre samtaler. Men jeg synes, det er sådanne spørgsmål, som det kunne være interessant, om De Radikale ville være med til – nu formulerer jeg det meget blødt – i det mindste at overveje under udvalgsbehandlingen.

Anden næstformand (Henning Grove):

Fru Vibeke Peschardt. Jeg forstod det som en kort bemærkning til den radikale ordfører.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, men jeg er ked af, at jeg ikke hørte, hvad hr. Søren Kolstrup sagde, for jeg var, som han selv sagde, dybt begravet i en samtale andetsteds. Det beklager jeg meget, men vi kan måske ordne det neden for talerstolen her.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

Søren Kolstrup (EL):

Vi kan alle sammen gå ind for flysikkerhed. Vi kan alle sammen gå ind for, går jeg ud fra som en selvfølge, at styrke flysikkerheden.

Der er også en del af det her lovforslag, som er i meget fin overensstemmelse med nogle løfter, som ministeren tidligere har givet. Og derfor kan vi konstatere, at ministeren i hvert fald på det her punkt ønsker at have den samme holdning til tingene og altså har en kontinuerlig opfattelse af tingene. Det er da rimelig betryggen-

de. Vi har jo haft et samråd om det, hvor jeg synes, at ministeren var meget snarrådig, hurtigt på aftrækkeren, og det er fint nok.

Men så kommer problemet med det her forslag: Det er en blandt landhandel. Det spænder, synes jeg, fra at være et ægte forsøg på at styrke flysikkerheden til at bevæge sig ind i en ikkeacceptabel retspolitisk position.

Hvad angår rapporteringsspørgsmålet, så kan Enhedslisten følge ideen et langt stykke hen ad vejen. Vi er i de store træk enige i det, der står. Men vi har bestemt et spørgsmål omkring offentlighedsloven. Hvad angår politiets godkendelse af ansatte i lufthavne, må vi afvise den del af forslaget, i hvert fald i den foreliggende form.

At indrapportere oplysninger, der ikke medfører sanktioner mod den pågældende, er en snusfornuftig idé. Dermed er der i alle tilfælde en mulighed for, at flere oplysninger om uregelmæssigheder og driftsforstyrrelser i flytrafikken kommer frem i det løbende rapporteringssystem.

Men der er et problem i forslaget. Det er jo så indskrænkningen af offentlighedsloven. Og derfor, som en tidligere ordfører har været inde på, synes jeg, at det er passende at spørge ministeren, om ministeren ikke kan forestille sig et system, hvor vi fastholder anonymiseringen af den enkelte, samtidig med at vi sikrer en form for offentlig tilgængelighed. Det kan gøres på mange måder, f.eks. via statusrapporter, hvor man også har de pågældende sager oplistet, samtidig med at der altså gives en offentlig tilgang til det. Det er i hvert fald vigtigt for os at få et positivt tilslag på dette område, for at vi kan »snuppe« den del af loven.

Men så kommer den meget – hvordan skal jeg formulere det lidt mildt – uigennemarbejdede del af forslaget. Man kan vælge at sige, at det er gået lidt for hurtigt. Og det er spørgsmålet, om politiet generelt skal udstede adgangshjemmel til lufthavnens afspærrede område.

Hvis man vælger at sige, at det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden, så synes Enhedslisten, det er oplagt, at vi skal have en retspolitisk drøftelse herom. Man kunne f.eks. vælge at sige, at den del af forslaget blev behandlet i Retspolitisk Udvalg.

Man kan også fastholde, at det stadig væk ligger i Trafikudvalget, hvis man har viljen til at drøfte det. Det er spørgsmålet om, ud fra hvilke kriterier der skal gives godkendelse. Det er spørgsmålet om, at de personer, der måtte blive ramt, rimeligt eller urimeligt, af et forbud, får

oplysning om årsagen dertil. Det er spørgsmålet om, hvorvidt den enkelte kan få mulighed for at få kæret, få anket sin sag.

I hvert fald er vi ikke indstillet på at støtte et forslag, der bare giver carte blanche til politiet, eller hvor vi ikke har haft mulighed for at diskutere, hvad det er for nogle mere præcise udmøntninger, ministeren vil give for det her forslag.

Så vi vil altså foreslå, at forslaget deles over, og hvis man ikke vil lytte til det forslag, så at vi i hvert fald får en retspolitisk behandling af de ømme områder i forslaget, og de ømme er just dem, der vedrører spørgsmål om offentlighedsloven og politiets gøren og laden.

Men jeg ser frem til, at vi får nogle grundige og tryghedsskabende svar fra ministeren på disse felter.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FRI):

Begyndelsen og slutningen på hr. Søren Kolstrup tale var det, der med et enkelt ord hedder en selvmodsigelse.

Hr. Søren Kolstrup startede med at sige: Enhedslisten støtter øget sikkerhed i luftfarten, men slutter så af med at sige, at politiet sandelig ikke skal godkende de medarbejdere, der render rundt ude i lufthavnen.

Lad mig give et konkret eksempel. Der er en person, som politiet efterforsker. Vedkommende er under mistanke for at have været involveret i f.eks. en bombeeksplosion.

Denne politiefterforskning pågår stadig væk, og få dage efter søger den pågældende om at blive ansat ude i lufthavnen f.eks. i bagagesikkerhedskontrollen. Hvis politiet bliver forespurgt, om denne medarbejder kan godkendes til den ansættelse, så vil politiet sige: Nej, det kan vi desværre ikke anbefale, fordi der er mistanke om, at vedkommende er involveret i et bombeattentat. Synes hr. Søren Kolstrup, at politiet skal gå til manden og så sige: Nu skal du se, vi har en efterforskning i gang, og vi har mistanke om ditte og datten.

Nej, sådan skal det selvfølgelig ikke være, men sikkerheden i lufthavnen påbyder og påkræver, at den person ikke bliver ansat det pågældende sted.

Kan hr. Søren Kolstrup ikke godt se det fornuftige i det?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Kim Behnke: Jeg har ikke talt om, at politiet ikke skulle have en eventuel bemyndigelse. Jeg har talt om, på hvilke vilkår politiet skulle have en sådan bemyndigelse, og jeg har også sagt i forlængelse af den holdning, at hvis ikke man har retspolitisk mod til at drøfte på hvilke vilkår, jamen så ville vi sige nej. Det var det, der var pointen.

Men jeg kan forstå, at hr. Kim Behnke ikke er interesseret i en sådan diskussion. Jeg indledte også med at sige, at jeg går ud fra som en selvfølge, at vi alle kan gå ind for øget sikkerhed. Det er vel en banalitet, ikke?

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FRI):

Hvad var forklaringen på en af luftfartens største ulykker, nemlig da et stort fly fyldt med passagerer eksploderede og styrtede ned i Lockerbie? Det var, at bagagekontrollen havde været utilstrækkelig i den lufthavn, hvor bomben var kommet ombord.

Hr. Søren Kolstrups studiekredse om retssikkerhedspolitiske betragtninger er ikke værd at afholde, når der måske hænger 300-400 mennesker i en Boeingflyver i 12 km's højde, og der er en kuffert, der eksploderer, fordi en medarbejder ikke er blevet afvist af politiet, og som enten har godkendt, at kufferten er kommet om bord, eller måske selv har placeret bomben.

Det er simpelt hen så utidigt at ville lave studiekreds på det her område, at gøre tusinder og millioner af luftfartspassagerer til gidsler på hr. Søren Kolstrups ideologiske alter.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan konstatere, at retspolitik og de ansattes forhold åbenbart for hr. Kim Behnke er en by meget, meget langt borte.

Netop når hr. Kim Behnke kommer med nogle meget enkle eksempler på, hvornår det er rimeligt, at der bliver grebet ind, så kunne man sige, at så kunne det vel ikke tage så lang tid med denne såkaldte studiekreds. Det kunne jo være, det var meget let og enkelt at opstille de kriterier, som jeg efterlyste. Det synes det jo netop at være for hr. Kim Behnke. En meget let opgave.

Ja, men hvorfor skal vi så ikke gøre det?

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, den seneste dialog her var da absolut interessant. Jeg vil nok for at begynde med den ende sige, at hvis man skal vælge imellem sikkerhed i luften og den enkeltes retssikkerhed, så vælger jeg sikkerhed i luften.

Men der er jo ingen, der siger, at de to ting behøver at komme op imod hinanden. Jeg synes nok, at det kræver lidt studiekreds at finde ud af, hvad der i den sammenhæng er hvad. Men vi må jo nok sige, at vi alle sammen er utrolig afhængige af sikkerhed i luften, og derfor er det jo også svært at gå imod det lovforslag her.

Man kan jo undre sig lidt over, at de regler, der opstilles her for obligatorisk rapportering og for at sikre en høj indrapporteringsprocent, ikke allerede er gældende. Altså vi tror jo da og ved vel også, at f.eks. SAS, som er det, vi mest bruger her, er et af de mest sikre luftfartsselskaber i verden.

Men alligevel har man jo undret sig lidt over de historier, der kommer fra Havarikommissionen om flyveledernes problemer og pilotfejl og andre tekniske fejl, som ikke bliver indrapporteret osv. Det må jeg indrømme har undret mig, for vi synes jo egentlig, at det sådan stort set går godt.

Så vi kan selvfølgelig tilslutte os det lovforslag her som værende næsten en banalitet, og den der studiekreds, som blev diskuteret til sidst, synes jeg sådan set nok, at man skal dyrke lidt. Men altså sikkerhed i luften er det fremmeste.

Og så synes jeg i øvrigt, at man skal beskæftige sig lidt med de mange høringssvar. Altså i forhold til så mange andre høringssvar, vi får til forskellige lovforslag, så synes jeg faktisk, at nogle af dem, vi får på det her område, er yderst relevante og principielle, så dem skal vi selvfølgelig tage lidt hensyn til under udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, der var et emne, som hr. Ole M. Nielsen ikke kom ind på, nemlig offentlighedsloven.

Nu nævner hr. Ole M. Nielsen selv de der ting, der kører om Havarikommissionen. Det er svært at komme ind på det i dag. Vi har først fået svaret her, og det er jo principielt og skal i givet fald interessere os: Hvordan er uafhængigheden, hvordan er kompetencerne osv.? Det vil jeg være ude af stand til at tage ind nu, sådan som svaret ligger. Men det, som så vidt jeg kan se er utrolig vigtigt, er, at Havarikommissionen

har en større offentlighedsforpligtelse ifølge loven end den, der kommer til at ligge nu.

Altså jeg synes, vi skal sikre, at den offentlige kontrol, også så der kan være en stribe af artikler af mindre bekvem art i Information eller i Politiken, eller hvor det måtte være henne, kommer ind, for man kan jo godt få lidt en fornemmelse af, at når det var de store, der skulle knalde en enkelt person, så gik det stærkt, og så kørte Jyllands-Posten dagen efter, sikkert måske med rette eller hvad ved jeg.

Men når det kører den anden vej rundt, er det en noget sejere proces. Det er bestemt ikke en beskyldning mod ministeren eller mod ministeriet, men vi skal bare garantere, at der kan køre en vis åbenhed i det her.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Kim Behnke som ordfører.

Kim Behnke (FRI):

Jeg skal starte med at sige, at jeg er vikarierende for hr. Fransgaard, som desværre ikke kan være til stede i dag.

Vi har den opfattelse i Frihed 2000, at ministeren fortjener støtte til forslaget. Ministeren fortjener også opbakning til at fortsætte arbejdet, fordi det her jo ikke i sig selv er tilstrækkeligt. Arbejdet i den internationale civile luftfartsorganisation og i de europæiske skal fortsættes.

Der er i øjeblikket en diskussion i gang om de stigende problemer, der er med passagerer, som opfører sig fuldstændig vanvittigt, nogle fordi de har indtaget narkotika, andre fordi de har nydt alt for meget alkohol, og en tredje gruppe, som vi så et eksempel på for nylig, som selv ønsker at begå selvmord, men altså ikke har nok i at hænge sig selv, men synes, at en hel flyver og massevis af andre mennesker skal lide under, at de har et behov for at begå selvmord. Den diskussion handler om, hvad man kan gøre for at forbedre sikkerheden i flyene, sådan at desperate personer f.eks. ikke får adgang til cockpittet.

Vi vil benytte anledningen til at opfordre ministeren til, at det samarbejde, der internationalt og europæisk foregår om den slags ting, bliver intensiveret, sådan at vi kan gøre alt, hvad vi overhovedet kan, for at forhindre de forfærdelige katastrofer, når fly forulykker.

Med hensyn til indrapporteringer af små og store uheld er det selvfølgelig interessant, hvis offentligheden kan læse alle disse meget tekniske data på en eller anden hjemmeside eller sådan noget. Jeg tror nu, at offentligheden ofte har

mere glæde af at finde ud af, hvilke pizzeriaer der serverer fordærvet kød, end af at få at vide, at en eller anden skrue med en lang teknisk specifikation har vist tegn på tæring eller den slags.

Derimod er det meget vigtigt, at flyfabrikkerne og de firmaer, der servicerer flyene, kan indsamle disse data, for viser det sig, at der er en bestemt komponent i flyene, som mange steder volder problemer, ja, så kunne det jo være, at der var behov for, at man fra flyfabrikkerne fik udarbejdet nye og bedre komponenter.

Det er jo det, der skal være det absolutte formål med at få indrapporteret disse små og store problemer, der er rundtomkring. For der er jo masser af små problemer, som heldigvis aldrig resulterer i ulykker eller katastrofer, fordi dygtige piloter og dygtige teknikere sørger for med rettidig omhu at bringe tingene i orden.

Og når vi senest har fået oplyst, at der før Concorde-ulykken i Frankrig har været masser af tilfælde med ødelagte dæk og eksploderede dæk, der også har lavet ulykker på brændstoftanke osv., ja, så kan det jo kun være meget dygtige piloter, der har forhindret, at der er sket uheld tidligere. Det, der kan bekymre os, er, at disse oplysninger ikke har medført, at man fra Concorde-fabrikken har ændret på konstruktionen eller måske sat andre dæk på, så man ikke havde haft disse problemer.

Så vil vi sige i forhold til politigodkendelserne, at vi hellere vil have, at politiet afviser 10 medarbejdere uberettiget til ansættelse i lufthavnen, end at man kommer til at ansætte en, som forårsager en ulykke. Sådan er vores prioritering.

Og det må være sådan, at først når politigodkendelsen foreligger, kan den pågældende begynde på arbejdet, og ikke, som vi så med hensyn til sikkerhedstransporter i Danmark, at nok skal man bede om at få medarbejderen godkendt, men han begynder at køre en sikkerheds-transport, og der forsvandt 39 mio. kr., fordi politiet ikke havde nået at svare, at den mand ikke skulle ansættes.

Det må være sådan, at folk begynder ikke at arbejde, før godkendelsen foreligger. Den, der har onde hensigter, vil jo benytte ethvert hul i de regler, der måtte være. Og netop luftfart er og har været udsat for megen opmærksomhed, også fra internationale terrorister. Og har Danmark lempeligere regler end andre, så vil vi være målet for international terrorisme.

Til sidst vil jeg sige i forhold til indrapportering af bird strikes, som også Dansk Folkepartis

ordfører var inde på, at vi også håber, det kan være med til, at debatten om lige præcis Kastrup Lufthavn bliver genoptaget. Ikke i forhold til sikkerhedsmyndigheder osv., men i forhold til, at miljømyndighederne har overtrumfet og overruled flyvesikkerheden ved at tillade, at der er vådområder for trækfugle meget tæt på en lufthavn, noget som man internationalt aldrig ville have godkendt, men som miljøfolkene har fået gennemtrumfet i Danmark.

Så vi håber, at en øget indrapportering af bird strikes, ikke kun dem, der sker på landjorden, men også umiddelbart før og efter landing og start, kan være med til at lægge pres på de danske miljømyndigheder, sådan at vi får fjernet fuglene, der er alt for tæt på Kastrup Lufthavn.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil da gerne sige tak for den helt overvejende positive modtagelse af det her forslag og samtidig sige omkring de spørgsmål, som også er rejst her, at dem vil vi naturligvis arbejde konstruktivt med at få belyst under udvalgsarbejdet.

Det er vigtigt at slå fast, at det, det handler om her, er forbedring af flyvesikkerheden. Det er det, det handler om.

Og det er også sådan, at det, det handler om med hensyn til indrapporteringer, jo ikke er den type indrapporteringer, som allerede er omfattet af indberetninger til Havarikommissionen for Civil Luftfart. Dem er der klare regler for. Nej, det er de hændelser, som ikke fører til, at der sker noget, som er afgørende for, at man kan forebygge, at der faktisk sker noget på et givet tidspunkt. Og det er det erfaringsmateriale, det er vigtigt at få indsamlet, og hvor de gældende regler i Danmark forhindrer, at der er den givne tryghed for, at det kan ske.

Jeg har opfattet det, der er blevet sagt heroppefra – også fra dem, som har været kritiske på nogle punkter – at det er man egentlig enig i, men at det, man kan sætte spørgsmålstegn ved, er, hvorvidt de anvendte metoder nu også i alle enkeltheder er de bedste, og om konsekvenserne er acceptable.

Der er så stillet nogle spørgsmål omkring det her, som jeg godt vil give en antydning af svar på her, og så er jeg sikker på, at man vil vende tilbage til det i udvalget.

Et af de spørgsmål, som er blevet rejst, jeg tror fra både fru Margrete Auken og hr. Søren Kolstrups side, var, om man ikke kunne nøjes med anonyme indberetninger og så arbejde med dem

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-

derne. Jeg må tilstå, at det undrer mig lidt, for jeg mener faktisk, at operationen er den direkte modsatte, nemlig at lovforslaget her faktisk pålægger flykaptajnerne at indberette.

Når det måske kan se kringlet ud, er det, fordi formuleringen er, at det er strafpligtigt, hvis man ikke indberetter, forstået på den måde, at hvis andre indberetter noget, som flykaptajnen skulle have indberettet, så er det strafbart. Hvis det derimod er sådan, at man ikke indberetter noget, så kan man jo ikke straffe for noget, der ikke er indberettet, så derfor er det faktisk en skærpe af pligten til at indberette.

Og så endelig til hr. Søren Kolstrup: For at der ikke skal være nogen tvivl, vil jeg bare sige, at der ingen risiko er for, at ministeren vil acceptere, at forslaget bliver delt.

Når det drejer sig om politiets kompetence, har jeg ingen som helst modvilje – også som svar på hr. Arne Melchior's spørgsmål – mod at delagtiggøre udvalget i de kriterier, som kommer til at ligge bag udøvelsen af den bemyndigelse, ministeren får, både når det drejer sig om hvad for nogle hændelser og hvad for nogle kriterier, der skal ligge bag politiets godkendelse. Det ligger i Justitsministeriet og hos politiet nu, og vi har ikke fået tilbagemelding derfra. Men det vil jeg gerne orientere udvalget om. Det andet er som sagt, at personerne, som afvises, får en generel orientering om, hvad årsagerne er til det.

Men som sagt: Det handler om mindre hændelser, de større hændelser er omfattet af reglerne for Havarikommissionens arbejde. De tvivls spørgsmål, der er, har vi naturligvis selv en interesse i bliver belyst, også de principielle med hensyn til både retssikkerhed, offentlighedslov og den slags ting.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke ministeren for svaret. Det var godt at få slået fast, at personerne selv kunne få de oplysninger, selv om arbejdsgiveren ikke fik dem. Så for mit vedkommende er jeg i hvert fald beroliget i første omgang.

Så vil jeg lige sige med hensyn til offentlighedsloven: Det er simpelt hen ikke rigtigt. I offentlighedsloven er det sådan, at meroffentlighed selvfølgelig kun må gives inden for de områder, hvor det er lovligt at give den. Det vil sige, at der i offentlighedsloven er bestemmelser om, hvad der ikke må offentliggøres, og hvis det indskrives i offentlighedsloven eller i loven her, at det og det ikke må offentliggøres, så må det

ikke offentliggøres, heller ikke under henvisning til meroffentligheden.

Jeg forstår ikke rigtig, hvem der måtte have vejledt ministeren på det punkt. Nu har jeg arbejdet en hel del med offentlighedsloven og kan den faktisk godt. Vi har lige fået taget personalesager ud også, dem har man ikke adgang til, det havde man tidligere. Så må der selvfølgelig ikke gives offentlighed dér, det går vi ud fra, at selv SLV kan finde ud af, sådan at de ikke klummer der. Så dét var ikke så godt.

Men så vil jeg så spørge til sidst: Hvornår bliver de her grænser trukket? Det er der jo flere, der har spurgt om, jeg har jo i hvert fald her, men der er også flere, der har gjort det i hørings svarene, mener jeg. Hvornår kommer der oplysninger om, hvad det er, der skal ind under denne her skærpede oplysningspligt, som vi jo alle sammen er enige om skal igennem nu?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg vil gerne takke for det svar, der vedrører de ansatte. I hvert fald på to felter synes jeg, at der åbenbart er en mulighed for, at vi kan få en drøftelse omkring de her forhold. Dels har ministeren påpeget, at personerne får oplysning om årsagen til en eventuel afvisning, og dels kan jeg forstå, at der kommer en drøftelse omkring kriterierne herfor. Så vidt så godt, det synes jeg er vigtigt at slå fast. Så må vi drøfte det tredje forhold, som jeg også synes er vigtigt at få frem, nemlig spørgsmålet om muligheden for at kære en eventuel sag.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Blot til fru Margrete Auken om offentlighedsloven. Det er selvfølgelig folk, jeg går ud fra har forstand på det her. Jeg skal ikke selv sige, jeg er ekspert i offentlighedsloven og sandsynligvis slet ikke så stor ekspert, som jeg kan forstå fru Margrete Auken er. Men min sådan helt almindelige jordbundne opfattelse af det her, som jeg har haft lige fra starten, også i det samråd, som hr. Søren Kolstrup omtalte, at det ville være mere enkelt at gennemføre ændringer i luftfartsloven i stedet for at gennemføre det som ændringer, hvor man dispenserede og undtog folk og grupper fra offentlighedsloven, for så ville vi få en diskussion om, hvilke grupper som så i givet fald skulle undtages, og hvad for nogle hændelser osv. Men igen – det belyser vi gerne i forbindelse med de mange spørgsmål, som jeg er

sikker på vi får på højt kvalificeret niveau, når det drejer sig om det her.

Jeg tror, der var et spørgsmål fra fru Margrete Auken, som jeg ikke fik svaret på i første omgang, som vedrører, hvordan og hvorledes andre transportformers personale er stillet. Når det drejer sig om jernbaner, når det drejer sig om skibe og den slags ting, så findes der faktisk regler på de pågældende områder, som netop tager højde for præcis det her. Og da vi havde diskussionen sidste forår, var det præcis det, at når det drejer sig om fly, så var reglerne indrettet sådan, at det faldt ned i et hul. Derfor havde man ikke den her mulighed, og derfor mener jeg faktisk, at det er sikret andre steder.

Og endelig til Søren Kolstrup: Jo, jeg vil meget gerne, som jeg sagde, orientere udvalget om de kriterier, som kommer til at ligge for politiets godkendelse, og hvad der så vil være af klageadgang fra personalets side, går jeg ud fra, at f.eks. personaleorganisationerne vil være i stand til at håndtere inden for de rammer, der er for håndtering af ansættelsesforhold i kongeriget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

For også at spare noget af spørgetiden i udvalget har jeg altså været ordfører på offentlighedsloven nogle gange i det gamle Folketing, og for sådan lige at slå helt fast: Den fastslår, hvad man skal offentliggøre. Meroffentlighedsbestemmelsen siger, at derfor kan man godt gå meget videre end det, og det er et værre cirkus, vi har i mange ministerier, med at få dem til at forstå, at det ikke er et gemme sig-system, men at det er et åbenhedssystem.

Men så er der nogle helt klare bestemmelser om, at ting, der er undtaget offentligheden, selvfølgelig også er undtaget meroffentligheden. Det kan man sagtens gå ind og lave i de følgende love uden mindste problemer. Det gør man desværre lidt for heftigt og lidt for gladeligt, for det er jo ikke altid, at det apparat, som er til ministerens rådighed, er lige så vilde med den offentlighed, som jeg ved at ministeren er med den baggrund, han har.

Men der er en lang og sej erfaring med, at det er noget bøvl for en administration med denne her væmmelige offentlighed. Og derfor er der en meget stor opfindsomhed, når man skal komme i tanker om, hvordan man kan undgå at bruge den.

Men reglerne er i og for sig ikke så besværlige, og når noget er forbudt at offentliggøre, så er det forbudt.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 60:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af en bioteknologistyreelse under Forskningsministeriet.

Af Susanne Clemensen (CD) m.fl.
(Fremsat 30/11 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

IT- og forskningsministeren (Birte Weiss):

Først en bemærkning det formelle. Omfordeling af regeringens opgaver er et regeringsanliggende eller rettere sagt: Det er statsministerens bord. Man kan næsten gå så vidt som til at sige, at det er et af de få områder, hvor enevælden ikke er afskaffet.

Alligevel vil jeg godt kvittere for det forslag, som CD har stillet. Det vil jeg, fordi det er med til at sætte fokus på et meget vigtigt område. Bioteknologien rejser mange forskelligartede spørgsmål og problemer for samfundet, men også for det enkelte, engagerede menneske.

Derfor har jeg også meget stor forståelse for ønsket om at forhindre, at nye teknologier medfører uacceptable risici, således at folkesundheden eller den miljømæssige bæredygtighed trues, sådan som det hedder i beslutningsforslaget.

Så i selve udgangspunktet synes jeg bestemt, at det er en hæderværdig bestræbelse.