

både Venstre og De Konservative, at det her må gøres om igen, fru minister.

Man påstår i rapporten, at firmaflyvning er farlig, men som hr. Ikast også var inde på, så har der ikke været nogen ulykker overhovedet, og så antydes det nærmest, at man skal passe lidt på, hvis man flyver med sådan et firmafly; men der er da vel ingen mennesker i dette land, der kan tro, at en direktør for et stort firma, der skal flyve til langtbortistan, sætter sig op i en flyver med en urutineret pilot og med en maskine, der ikke er tjekket! Det kan godt være, at han sender sine egne folk af sted for at se, om de falder ned, men på sigt er der da ikke nogen, der vil udsætte sig selv for, at firmaets mest betroede medarbejdere ikke flyver sikkert.

Så siger man, at man skal ændre certifikaterne; man skal simpelt hen have forhøjet klassificeringen. Jamen kære venner, det er jo det samme, de har lært. De har siddet ved den samme instruktør eller en tilsvarende og lært, hvordan de flyver den pågældende maskine, lært, hvordan luftfartsreglerne er, og når de har fået en eller anden form for rutine, så har de en tilladelse til at flyve instrumentflyvning.

For at gå over til at blive erhvervspiloter er det rigtigt, at de skal have mange timer, og det vil sige, at sådan nogle erhvervspiloter, nogle, der gerne vil have sådan et certifikat, jo netop er unge mennesker, som flyver nat og dag for at få timer nok. Man kunne måske endda sågar tænke sig, at det er dem, der kunne finde på at flyve sort taxa-flyvning for at få noget rutine, så de kunne komme videre. Hvis man så endelig får sådan en pilot, så har man altså en ung pilot, der skal flyve et firmafly uden erfaring eller i hvert fald med meget lidt erfaring.

Jeg synes, at der er så mange grove fejl og der er så mange ting, der er helt forkert.

Så var hr. Kaj Ikast også inde på kapacitetsproblemerne. Hvordan får vi nu uddannet alle de her? Jeg har ikke tjekket tallet, som hr. Kaj Ikast nævnte, men jeg vælger at tro på, at det er rigtigt, at der bliver virkelig store problemer, og jeg tror på, at hvis man fortsat skal uddanne piloter, samtidig med at man skal omskole de andre, ja, så er vi altså en 4-5 år længere fremme i tiden.

Hvad med JAR-aftalen, den europæiske aftale, der snart træder i kraft? Og hvorfor det hastværk? Er det, fordi der er nogle politikere, der har været for hurtige og været ude og fordømme en ulykke i Norge? Så var der en god overskrift, og det var både i fjernsynet og i radioen.

Det sker jo desværre tit herinde, at der er nogle, der griber en lejlighed til at gå ud og melde ud, at hvis ikke andre kan, så skal de i hvert fald nok sørge for det.

Nu lyser knappen desværre, men jeg vil godt sige, at jeg har et hav af spørgsmål. Der er kommet mange kritiske indsigelser, og jeg forudser, at der kommer masser af deputationer, så derfor: Hvis ministeren ikke vil trække lovforslaget tilbage – det var selvfølgelig det bedste – sådan som det bliver foreslået, så kan jeg kun på det kraftigste appellere til ministeren om, at vi i hvert fald gør udvalgsarbejdet færdigt, så vi ikke får en ny skandalelov som taxaloven, hvor man mødes igen ved førstkomne lejlighed og laver hele maskineriet om igen.

Derfor vil jeg henstille til ministeren om i hvert fald at forsøge at svare på alle de spørgsmål, forsøge at uddybe det her så godt som muligt, og hvis vi kommer længere ned i substansen, så er jeg overbevist om, at alle kan se, at det her er det rigtige, for overordnet er Dansk Folkeparti enig i, at vi skal have sikkerheden så god som mulig. Vi skal ikke have sort taxa-flyvning og alle de ting. Jamen det er vi alle sammen enige i, men lad os dog for pokker gøre det i den rigtige rækkefølge og så lade være at sjaske et lovforslag igennem.

Henrik Svane (RV):

Som flere har været inde på, ligger der en tragisk hændelse til grund for lovforslaget. Sidste sommer forulykkede et taxa-fly med en dansk pilot og danske arbejdere. Årsagen til flystyrtet er aldrig blevet fuldt opklaret, men ulykken satte stærkt mediefokus på både taxa-flyvning, firmaflyvning og privat flyvning. Og det er værd at bemærke, at der i hvert fald i medierne fra samtlige ordføreres side var stærk opbakning til en stramning af regelsættet i luftfartsloven, og det er så disse stramninger, vi behandler i dette forslag.

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget. Vi er godt klar over, at erhvervslivet ikke er helt med på stramningerne omkring firmaflyene. Bemærkningerne til lovforslaget lægger jo ikke skjul på, at erhvervslivet både via Erhvervsministeriets fokusgruppe og via høringssvar har givet udtryk for, at der ikke skulle strammes på området for firmaflyvning.

Man bruger udtryk, som at lovforslaget overreagerer. Det mener vi nu ikke er tilfældet. Sikkerheden for de personer, der deltager i sådanne privatflyvninger, skal være i orden. Det bli-