

## Bemærkninger til lovforslaget.

### *Almindelige bemærkninger.*

Bestemmelser om undersøgelser af flyvehavarier og -hændelser indeholdes i kap. II i lov om luftfart. Ifølge disse bestemmelser foretages undersøgelser normalt af luftfartsvæsenet, jfr. lovens §§ 134-137. Dersom ministeren for offentlige arbejder på grund af havariets omfang eller i øvrigt skønner det påkrævet, kan han — uanset tidligere af luftfartsvæsenet foretagen undersøgelse — bestemme, at der i sagens anledning affholdes en undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission, jfr. §§ 138-143.

Luftfartsvæsenet undersøger i dag såvel havarier, hvor der sker større skade på personer eller luftfartøjer, som hændelser, hvor der har været en nærliggende risiko for et havari, f.eks. risiko for sammenstød mellem to luftfartøjer i luften. Undersøgelserne foretages af luftfartsdirektoratets havari-sektion, der sorterer under direktoratets afdeling for tilsyn med luftfartens sikkerhed (teknisk afdeling), idet dog lufttrafikhændelser traditionelt har været behandlet af flyveledertjenesten og sektionen for operationelt tilsyn, indtil beslutning om udsendelse af en havarirapport var truffet.

Ved flere lejligheder har det været gjort gældende, at det kunne være kritisabelt, at det er luftfartsvæsenet, der undersøger flyvehavarier, idet det er blevet påpeget, at luftfartsvæsenet på den ene eller anden måde — f.eks. som tilsynsførende med luftfartsselskaberne eller som udøver af flyveledelse — kan tænkes at være involveret i de omstændigheder omkring et havari, som bør undersøges. Senest er spørgsmålet rejst i punkt 6.5. i den rapport, som Den særlige undersøgelseskommission i henhold til luftfartslovens § 138 i oktober 1975 afgav vedrørende luftfartøjet OY-STL's havari ved Dubai den 14. marts 1972. Det foreliggende lovforslag tilsigter at etablere et selvstændigt havariundersøgelsesorgan, uafhængigt af luftfartsvæsenet og den øvrige del af luftfartssektoren i det omfang, det økonomisk og sagligt skønnes rimeligt.

Lovforslaget har af luftfartsvæsenet været udsendt til offentlig høring. Af de indkomne kommentarer fremgår, at brugerne (pilotorganisationer, sammenslutninger m.v.) i alt væsentligt finder bestemmelserne hensigtsmæssige.

Det har været overvejet, om det ville være hensigtsmæssigt at erstatte de nuværende civile og militære havariundersøgelsesorganer med et fælles

civilt/militært organ. Umiddelbart kunne dette forekomme at være en nærliggende løsning, idet formålet med såvel civile som militære havariundersøgelser er at forebygge ulykker, og idet det kunne antages, at et sådant fællesorgan ville muliggøre en bedre udnyttelse af personaleressourcerne. Denne antagelse har imidlertid vist sig ikke at være holdbar.

Undersøgelse af civile og militære havarier foregår således og må foregå efter vidt forskellige kriterier. Den civile undersøgelse foretages i henhold til organisationen for international civil luftfart, ICAO's regler, medens de militære foretages efter NATO-standards. Der er desuden så store operationelle forskelle mellem civil og militær luftfart, at det må forventes, at et fællesorgans medarbejdere måtte splittes op i to grupper af undersøgere, en for civile havarier og en for militære. Hverken de civile eller de militære luftfartsmyndigheder har derfor kunnet gå ind for et fælles undersøgelsesorgan. Derimod må det arbejde, som flyvevåbnets materielkommando allerede i dag udfører i form af tekniske undersøgelser for luftfartsvæsenets havariafdeling i henhold til en aftale mellem de to myndigheder forventes at blive fortsat for den civile havarikommission.

Havarikommissionen tænkes oprettet som en selvstændig institution under ministeriet for offentlige arbejder, der således med de begrænsninger, der følger af lovforslaget, har almindelig instruktionsbeføjelse med hensyn til kommissionens arbejde samt indseende med, hvilke pengemidler og personaleressourcer der stilles til kommissionens rådighed. Følgelig er kommissionens arbejde f.eks. underlagt normal administrativ klageadgang med den undtagelse, at undersøgelsesresultatet og konklusioner, som kommissionen giver fra sig som sine, ikke kan redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektioner fra andre. De står for, hvad de er: en teknisk/sagkyndig opfattelse af et hændelsesforløb. Kommissionens undersøgelser og konklusioner har ingen autoritativ bevismagt, og domstole, administrative organer og andre, der måtte gøre brug af en rapport, gør det kun i kraft af rapportens eventuelle overbevisende karakter.

Da kommissionen ifølge sine arbejdsopgaver er et uadvendt organ alene med et flyvesikkerhedsmæssigt sigte, og f.eks. ikke i strafferetlig henseende skal tage stilling til ansvarsplacering o.lign.,