

AC, Alm. del - bilag 818), har Trafikministeriet overvejet at forbedre flyvesikkerheden ved at indføre et obligatorisk rapporteringssystem og sikre fortrolighed om de enkelte indberetninger.

Det er hensigten med lovforslaget, at der indføres en pligt for piloter, besætningsmedlemmer, flyveledere m.fl., virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af fly til at give indberetning til luftfartsvæsenet om visse driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse. Trafikministeren bemyndiges efter lovforslaget til inden for de fastlagte rammer i § 89 b at fastsætte nærmere regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Der vil således blive tale om et rapporteringssystem, der omfatter de mindre betydende afvigelser fra det normale eller forventede, idet de mere alvorlige forhold, der har medført et havari eller en hændelse, fortsat skal meddeles til Havarikommissionen for Civil Luftfart efter de gældende regler.

For at kunne udføre et effektivt forebyggende flyvesikkerhedsmæssigt arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i luftfartserhvervet uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer - således at disse erfaringer kan bearbejdes, analyseres og resultatet videreformidles til hele luftfartserhvervet. Det er derfor vigtigt, at de personer og virksomheder, som er i besiddelse af oplysningerne, foretager indrapportering om forhold, der har eller kan have betydning for flyvesikkerheden. Det vil f.eks. dreje sig om observationer i forbindelse med flyvningens gennemførelse, der afviger fra det planlagte og derved skønnes at kunne påvirke flyvesikkerheden. Det gælder også forhold, som opstår som følge af den indrapporterendes egne handlinger eller undladelser. En større mængde af indrapporterede forhold indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige til, at luftfartsvæsenet kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Med henblik på at opnå en høj indrapporteringsprocent for så vidt angår de omhandlede driftsforstyrrelser og irregulære forhold er det vigtigt, at den pågældende, der skal indrapportere om forholdet, har tillid til, at de indrapporterede oplysninger behandles fortroligt og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. Det er desuden luftfartsvæsenets erfaring, at det tilsvarende er vigtigt for mængden af indrapporterede oplysninger, at eventuel-

le fejltagelser, fejlskøn eller lignende ikke bliver gjort offentligt tilgængelige.

Det følger derfor af lovforslaget, at Statens Luftfartsvæsenes personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige skal iagttage tavshed om de oplysninger, som indberettes, i henhold til straffelovens §§ 152 og 152 a-e. Der pålægges herved en speciel tavshedspligt, hvoraf følger, at der ikke vil kunne gives adgang til aktindsigt i henhold til offentlighedslovens regler, ligesom der ikke vil være mulighed for at give merofentlighed i de pågældende oplysninger.

Det er tilsvarende vigtigt for at opnå en høj indrapporteringsprocent, at personer, der har viden om og dermed mulighed for at indberette driftsforstyrrelser og andre unormale forhold, ikke selv risikerer at blive straffet, hvis driftsforstyrrelsen skyldes, at den pågældende selv har begået fejl.

Det tilføjes herved, at de omhandlede driftsforstyrrelser og andre unormale forhold på dette område typisk ikke vil blive opdaget, hvis ikke den involverede person selv foretager indberetning herom. Det vil derfor ikke være tilstrækkeligt for at opnå den tilsligtede forbedring af det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde alene at pålægge straf for ikke at foretage den pligtige indberetning.

På denne baggrund skønnes det nødvendigt med et system, hvor der indføres straffrihed for de forhold, der omfattes af indberetningspligten.

For at optimere antallet af indberetninger indeholder forslaget derfor bestemmelser, hvorefter der ikke vil kunne straffes efter luftfartslovgivningen for forhold, hvorom den pågældende selv har foretaget indberetning. Omvendt følger det også af forslaget, at den pågældende vil kunne blive straffet for overtrædelser, der ikke indrapporteres af den pågældende selv, men f.eks. indrapporteres af andre. Der vil derfor være et stærkt incitament for den enkelte til selv at foretage indrapportering om de pågældende forhold.

Efter den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis må menneskerettighedskonventionens artikel 6 fortolkes således, at der gælder et forbud mod selvinkriminering, hvilket bl.a. indebærer begrænsninger i mulighederne for at pålægge oplysningspligt og straffe på grundlag af de modtagne oplysninger. Med den valgte løsning opstår der ikke noget problem i forhold til denne praksis.

Det er luftfartsvæsenets vurdering, at det kun vil være muligt at øge antallet af indberetninger i tilstrækkeligt omfang, såfremt der både sikres straffrihed og fortrolighed om indberetningerne.

Da der muligvis på sigt bliver tale om at etablere rapporteringssystemer på tværs af landegrænserne, in-