

Til nr. 5

Forslaget om ændring af § 70 indebærer, at der administrativt kan fastsættes regler om, at der kun til personer, der er godkendt af politiet, kan udstedes, herunder fornyes, et generelt adgangskort til lufthavnens afspærrede område. Formålet med forslaget er at forbedre sikkerheden for så vidt angår forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, og forslaget skal bl.a. sikre, at Danmark lever op til de anbefalinger, der er vedtaget af den europæiske luftfartsorganisation ECAC (European Civil Aviation Conference). Forslaget svarer i øvrigt til, hvad der gælder for godkendelse af personer, der foretager eftersyn af personer, bagage, gods eller forsyninger på flyvepladser efter lovens § 70 b.

I dag foretages vurderingen af, om der skal udstedes adgangskort, alene af lufthavnen. En person vil kunne nægtes adgang, hvis lufthavnen vurderer, at den pågældende udgør en sikkerhedsrisiko, f.eks. fordi vedkommende ved en tidligere lejlighed uretmæssigt har forsøgt at medtage våben på det afspærrede område. Den gældende ordning er imidlertid ikke sikkerhedsmæssigt optimal, idet en lufthavn alene vil kunne få oplysninger om forhold, der er indeholdt i straffeattester, der kan udleveres til private. De private straffeattester indeholder imidlertid ikke alle oplysninger om strafbare forhold, som kan have sikkerhedsmæssig betydning. Bl.a. indeholder de ikke oplysninger om overtrædelse af våbenloven. Derudover har politiet i det hele taget bedre mulighed for at vurdere, om der er risiko for, at en person kan tænkes at benytte den generelle adgang til det afspærrede område til f.eks. at indsmugle ulovlige våben eller sprængstoffer.

En konsekvens af en manglende godkendelse til et generelt adgangskort vil ikke nødvendigvis være, at den pågældende person ikke kan få adgang til lufthavnens afspærrede område. Det vil i sådanne tilfælde være nødvendigt, at lufthavnen afgør, under hvilke betingelser en begrænset adgang eventuelt kan gives. Det kan dog ikke udelukkes, at en person, der efter politiets vurdering ikke kan godkendes, på baggrund af de konkrete forhold, herunder arbejdets karakter, ikke vil blive ansat, eller at et eksisterende ansættelsesforhold må bringes til ophør.

Til nr. 6

Det foreslås, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler, hvorved der til brug for luftfartsvæsenets forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde indføres et obligatorisk rapporteringssystem med indberetning af visse driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der

ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse. Trafikministeren vil skulle fastsætte regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Hidtil har indberetninger til Statens Luftfartsvæsen fundet sted dels som obligatoriske indberetninger med hjemmel i luftfartsloven eller administrative forskrifter (Bestemmelser for Civil Luftfart) dels som frivillige indberetninger. For så vidt angår obligatoriske indberetninger er ejeren eller brugeren af et luftfartøj og piloten efter de gældende bestemmelser i henholdsvis luftfartslovens § 28 og § 42 pålagt at indberette enhver omstændighed af betydning for luftdygtigheden. For godkendte lufthavnens vedkommende er indehaveren af denne efter luftfartslovens § 60, stk. 4, forpligtet til at indberette indtrådte forhold, der gør, at anlægget ikke længere tilfredsstiller de krav, der er stillet i godkendelsen. Det foreslås, at disse obligatoriske indberetninger justeres under hensyn til forpligtelsen til indrapportering, der følger af bestemmelsen i § 89 b. Der henvises herved til bemærkningerne til nr. 1 - 4.

I Bestemmelser for Civil Luftfart (de såkaldte BL'er) er foreskrevet en række indberetninger, f.eks. indberetninger fra brand- og redningstjenester om ulykninger (BL 3-9), indberetninger om fuglekollisioner (BL 3-16), indberetninger efter BL 1-9 om flyvning uden korrekt fungerende Flight Data Recorder («den sorte boks»), indberetninger af driftsstatistik og driftsovervågning af større luftfartøjer (BL 1-11), indberetninger efter BL 1-16 om flyvning uden virkende eller »falske« GPWS (Ground Proximity Warning System - advarselssystem, der indikerer, at flyvehøjden er for lav, eller at flyet nærmer sig jorden for hurtigt) og indberetninger om tilsidesættelse af gældende regler under ambulanceflyvning (BL 5-1).

Endelig indberettes en række forhold, uden at der er forpligtelse hertil, f.eks. visse FOR'er (Flight Occurrence Report, dvs. pilotens rapportering af operative afvigelser under flyvningen), kopi af tekniske logsider (pilotens tekniske anmærkninger for hver flyvning), kopi af vedligeholdelsesattester, rapport fra piloter, som har konstateret signalforstyrrelser ved anvendelse af ILS (instrumentlandingssystem).

Som anført under de almindelige bemærkninger er det hensigten, at bemyndigelsen i stk. 1 udnyttes til at indføre et nyt obligatorisk rapporteringssystem, der dels standardiserer rapporteringen af forhold af betydning for flyvesikkerheden, og dels samler rapporteringen til Statens Luftfartsvæsen fra alle dele af luftfartserhvervet i ét system, således at en potentiel risiko på f.eks. en lufthavn kan opdages via en rapportering fra