

F. t. I. vedr. luftfart

en pilot, en flyveleder eller en flymekaniker og omvendt. Samtidig forenkles den nuværende rapportering, der som nævnt i et vist omfang er frivillig, idet mere end 20 forskellige rapporteringsformer planlægges erstattet af foreløbig fire former for obligatorisk rapportering.

Det foreslås, at rapporteringssystemet ikke skal omfatte forhold, der har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse. Baggrunden herfor er, at der for flyvehavari og flyvehændelser allerede i dag gælder en pligt til at foretage meddelelse om et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. luftfartslovens § 137 og de regler, der er udstedt i medfør heraf. Reglerne for indberetning af flyvehavari og flyvehændelser til Havari-kommissionen for Civil Luftfart berøres derfor ikke af forslaget i nr. 6.

Med hensyn til hvilke forhold der skal indrapporteres efter de regler, der udstedes i medfør af § 89 b, er det ikke muligt entydigt at definere »driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden«, men det drejer sig om afvigelser fra det planlagte eller forventede. De administrative forskrifter, der vil blive fastsat, vil indeholde lister over, hvilke forhold der skal indberettes. Den europæiske sammenslutning af luftfartsmyndigheder JAA (Joint Aviation Authorities) har udarbejdet en sådan liste for indberetninger om *operative forhold*, og Eurocontrol har udarbejdet en tilsvarende liste for rapportering for *flyvesikringstjenester*. Disse lister vil kunne danne grundlag for de danske regler, men det forudses, at såvel ny teknologi som ny viden og erfaringer kan bevirke, at listerne løbende videreudvikles og revideres. Den foreslåede bestemmelse åbner mulighed for en sådan løbende tilpasning af rapporteringssystemet.

På det foreliggende grundlag forventes, at det nye rapporteringssystem vil komme til at indeholde rapportering af navnlig følgende forhold:

1. Operationel rapportering om afvigelser, der forekommer under flyvningen, f.eks. at et luftfartøj utilsigtet afviger fra den tilsligtede kurs eller flyvehøjde, eller at datasystemer fejlprogrammeres.
2. Rapportering af afvigelser i forbindelse med flyveledelse, f.eks. om kommunikation mellem flyveleder og pilot, hvor sprogbrogen giver anledning til misforståelser.
3. Teknisk rapportering fra flyværksteder, f.eks. om ukorrekt samling af en komponent, der opdages under afprøvning.
4. Rapportering fra lufthavnene, f.eks. om landingslys eller andre hjælpemidler, der ikke fungerer, som de skal.

Med hensyn til indberetningsmåden er det hensigten, at pligten til at foretage indrapportering skal pålægges alle involverede parter.

I de administrative forskrifter, der påtænkes udarbejdet, vil det blive præcist fastlagt, i hvilke tilfælde der er en pligt til at foretage indberetning, hvem der skal foretage indberetningen, og hvornår og hvad der helt præcist skal indberettes. Det vil hermed tillige klart fremgå, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at de pågældende personer kan opnå straffrihed, såfremt der overhovedet er tale om forhold, der kan straffes, jf. herved den foreslåede § 149 a (lovforslagets nr. 24), hvorefter der er straffrihed efter luftfartsloven for forhold, der indberettes pligtmæssigt efter § 89 b.

For så vidt angår tilfælde, hvor der er tale om forhold, for hvilke flere personer ville kunne straffes, vil det endvidere klart fremgå af forskrifterne, under hvilke omstændigheder de involverede personer vil kunne opnå straffrihed. Det skal i den forbindelse fremhæves, at det følger af den foreslåede § 149 a, at alle parter, der foretager en indberetning, som de efter forskrifterne er forpligtet til at indgive, opnår straffrihed. Spørgsmålet om straffrihed vil dermed ikke afhænge af, hvem der måtte komme først med sin indberetning, blot den fremkommer inden for de rimelige frister, der vil blive fastsat.

Uanset at reglerne for flyvning er særdeles omfattende og præget af mange detaljerede bestemmelser, forventes dog kun en del af de indrapporterede forhold at ville kunne være omfattet af strafbestemmelser, idet det må forventes, at der i en vis udstrækning vil kunne være tale om hændelige forhold.

For så vidt angår operationelle forhold under flyvning eventuelt i forbindelse med flyveledelse, vil pligten blive pålagt pilot (luftfartøjschef), samt eventuel involveret andenpilot og flyveleder. Indberetningen vil herefter skulle videregives til det pågældende luftfartsselskab henholdsvis den virksomhed, der driver flyvesikringstjenesten, således at oplysningerne tillige kan indgå i og være til gavn for virksomhedens interne kvalitetsstyringssystem. Med hensyn til forhold på lufthavne og værksteder vil pligten til at foretage indberetning tilsvarende blive pålagt den ansatte, der herefter skal rapportere til luftfartsvæsenet via lufthavnen henholdsvis værkstedet. Lufthavnen respektive værkstedet får herved tilsvarende mulighed for internt at drage fordel af oplysninger om driftsforstyrrelser og irregulære forhold.

Det følger af bestemmelsens stk. 2, at der indføres tavshedspligt med hensyn til oplysninger, som indrapporteres til Statens Luftfartsvæsen af personer og