

virksomheder i luftfarten til brug for det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde. Tavshedspligten svarer til den tavshedspligt, der efter lovens § 144 a gælder for oplysninger, som indgår i de undersøgelser, der foretages af Havarikommissionen for Civil Luftfart. Bestemmelsen er en speciel tavshedspligtbestemmelse, og konsekvensen heraf er bl.a., at oplysningerne ikke er omfattet af adgangen til aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen. Tavshedspligten gælder også for det tilfælde, at luftfartsvæsenet gør brug af eksterne eksperter.

I efteråret 1997 fik pressen aktindsigt i rapporter fra et bestemt dansk luftfartsselskab. Sagen gav anledning til protester fra luftfartsselskaberne, og umiddelbart derefter konstaterede luftfartsvæsenet et markant fald i antallet af rapporter fra piloter i danske selskaber fra 356 i 1996 til 205 i 1997, 179 i 1998 og 139 i 1999. Det er luftfartsvæsenets opfattelse, at faldet i antallet af rapporter ikke er udtryk for et tilsvarende fald i antallet af driftsforstyrrelser eller andre irregulære forhold, ligesom det næppe skyldes, at der ikke er tale om pligtmæssige indberetninger, men at faldet alene er forårsaget af frygt for, at indberetningerne kunne blive udleveret efter reglerne i lov om offentlighed i forvaltningen.

Uanset at manglende indberetning vil blive gjort strafbar efter lovens § 149, stk. 10, og uanset der foreslås indført bestemmelser om, at der ikke kan straffes efter luftfartslovgivningen for forhold, der indrapporteres af den pågældende som følge af det obligatoriske rapporteringssystem, er det således luftfartsvæsenets opfattelse, at man kun vil få et tilstrækkeligt stort antal indberetninger til brug for det forebyggende analysearbejde, hvis der tillige kan sikres fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes.

Det anses i den forbindelse for betydningsfuldt, at der etableres en ordning, hvor der gælder en speciel tavshedspligt, idet en sådan ordning giver en større sikkerhed for, at der ikke sker offentliggørelse, herunder efter reglerne om meroffentlighed.

En stor del af de forhold, der vil skulle indrapporteres, er forhold, som er opstået under flyvningen, og som ofte kun piloten selv har mulighed for at konstatere. Der er derfor i vidt omfang tale om forhold, som aldrig ville komme frem, medmindre piloten selv indrapporterede dem. Det må forventes, at der kun vil blive foretaget indberetninger i tilstrækkeligt omfang, hvis piloten har fuld tillid til, at det, den pågældende indberetter, ikke vil kunne komme til offentlighedens kundskab.

Det er luftfartsvæsenets vurdering, at det ikke vil være tilstrækkeligt, at den manglende indberetning er

strafbar. Dette skyldes, at der typisk ikke vil være andre end den involverede person, der er bekendt med forholdet, hvorved risikoen for, at overtrædelsen anmeldes af andre og derved kommer til myndighedernes kendskab, er yderst begrænset.

Hvis der ikke skabes fortrolighed om de fejl, der skal indrapporteres, er der derfor en stor risiko for, at luftfartsvæsenet kun får rapporter om forhold, som påregnes også at blive indrapporteret af andre, som har været impliceret i eller observeret episoden, og antallet af sådanne rapporter vurderes at være begrænset.

Konsekvensen bliver således, såfremt der ikke kan opnås fortrolighed om rapporteringerne, at hverken myndigheder, piloter, flyveledere eller andre får indsigt i arten eller mængden af de fejl, der begås inden for luftfarten – til skade for flyvesikkerheden.

Det tilføjes herved, at det har været overvejet, om den fornødne fortrolighed og dermed muligheden for at opnå en høj grad af rapportering ville kunne tilgodeses, såfremt luftfartsvæsenet modtog rapporter, der alene indeholdt anonymiserede oplysninger, dvs. ikke indeholdt oplysninger om navnet på piloten eller luftfartsselskabet eller flyets registreringsbetegnelse, og som der så til gengæld ville kunne gives aktindsigt i efter offentlighedslovens regler.

For at kunne være sikker på, at episoden ikke vil kunne identificeres, vil det dog desuden være nødvendigt at udelade oplysninger om flytype, rutenummer, afgangs- og landingssted m.m. Dette skyldes, at flyveverdenen i Danmark er meget lille, og det vil derfor være relativt nemt at identificere det pågældende luftfartsselskab f.eks. på baggrund af oplysninger i luftfartsvæsenets Luftfartøjsregister, der er offentligt og indeholder oplysninger bl.a. om registreringsbetegnelse, flytype, ejerforhold m.m.

Det er luftfartsvæsenets vurdering, at rapporter, hvor de ovenfor nævnte oplysninger er udeladt, ikke vil have den fornødne kvalitet i forhold til det flyvesikkerhedsmæssige arbejde. Endvidere er det ikke tilstrækkeligt med anonymiserede oplysninger, idet disse ikke kan imødekomme luftfartsvæsenets behov for i visse tilfælde at tage kontakt til den person eller virksomhed, der har foretaget indrapporteringen.

Det er derfor vurderingen, at det er nødvendigt for at opnå det bedst mulige grundlag for det forebyggende analysearbejde til gavn for flyvesikkerheden, at luftfartsvæsenet modtager fuldstændige oplysninger, og at der sikres fuld fortrolighed om indberetningerne. Derimod vil resultatet af de bearbejdede oplysninger og foretagne analyser kunne offentliggøres til gavn for flyvesikkerheden.