

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 26. juni 2009
Dok.id 852323
J. nr. 231-57

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. maj 2009 stillet mig følgende spørgsmål 983 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jens Chr. Lund (S).

Spørgsmål nr.983:

”Er ministeren virkelig enig i det synspunkt, at BL 8-10 (Bestemmelse om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder) har det indhold, at indberetninger, jf. BL 8–10, på daværende tidspunkt fik den konsekvens, at bevidste, overlagte og planlagte brud på en lang række regler og love blev straffrie? Ville det eksempelvis være straffrit at flyve et transportfly under Storebæltsbroen, hvis det bliver indberettet efter BL 8–10 enten forud for forseelsen eller inden for 72 timer efter forseelsen? Vil det i dag blive straffrit for piloter bevidst, overlagt og planlagt at overtræde regler og love, hvis piloten indberetter efter BL 8–10? Er Ministeren enig i, at en fortolkning af BL 8-10 som ovenfor nævnt, vil give fartsyndere, bankrøvere og andre forbrydere uanede muligheder, hvis denne praksis overføres på andre forhold? Finder ministeren behov for en revurdering af BL 8–10 ud over de ændringer, som muligvis er sket siden episoden i Sønderborg?”

Svar:

Den daværende socialdemokratiske trafikminister Jacob Buksti fremsatte den 7. december 2000 et forslag til ændring af luftfartsloven vedrørende indførelse af et obligatorisk, fortroligt og straffrit indberetningssystem. Lovforslaget havde blandt andet baggrund i en anbefaling fra den internationale luftfartsorganisation, ICAO.

Lovforslaget blev vedtaget med bred opbakning den 16. maj 2001.

Systemet indebærer, at personer og virksomheder inden for luftfart blev pålagt at indberette flyvesikkerhedsmæssige begivenheder til Statens luftfartsvæsen (SLV), d.v.s. afvigelser fra det normale eller forventede, som ikke er så alvorlige, at de udgør et havari eller en hændelse.

Havarier og hændelser, der undersøges af den uafhængige institution Havari-kommissionen, er således ikke omfattet af systemet og dermed ikke omfattet af straffrihed.



Systemet blev indført for at sikre, at SLV kunne udføre et proaktivt effektivt flyvesikkerhedsmæssigt forebyggende arbejde. Dette forudsætter, at SLV bliver informeret om de erfaringer, der indhentes i det daglige inden for luftfarten.

Indtil ændringen af luftfartsloven havde indberetning af begivenheder i stort omfang været baseret på frivillige indberetninger. Efter at pressen i 1997 havde fået aktindsigt i indberetningerne fra et bestemt luftfartsselskab og havde skrevet en række artikler om det pågældende luftfartsselskab, oplevede SLV et meget stort fald i antallet af indberetninger.

Det er vigtigt for muligheden for at udføre et effektivt flyvesikkerhedsmæssigt forebyggende arbejde, at indrapporteringsdisciplinen er så høj som mulig.

De begivenheder, som efter luftfartsloven skal indrapporteres, kendes normalt kun af den eller de implicerede, og kan meget vel bestå i, at der skal indberettes om egne fejl.

Det er derfor afgørende, at piloter og andre agerende inden for luftfart har tillid til, at de kan indberette uden at blive udsat for sanktioner i form af straffesager eller at blive udstillet offentligt. Af den grund og fordi indberetningerne er obligatoriske og derfor kan indebære "selvinkriminering", som er forbudt efter Menneskerettighedskonventionen, blev der indført straffrihed for forhold, der er indberettet i henhold til reglerne om obligatorisk indberetning.

Der blev ligeledes indført tavshedspligt for indberetningerne svarende til den tavshedspligt, der i forvejen gjaldt for oplysninger, der indgår i de undersøgelser Havarikommissionens foretager.

Det fremgår klart af bemærkningerne til lovforslaget, at straffriheden også vil gælde i tilfælde, hvor der evt. måtte foreligge forsæt.

Det bemærkes, at straffriheden kun gælder overtrædelse af luftfartsloven og ikke, hvis der samtidig foreligger overtrædelse af anden lovgivning, f. eks. straffeloven. Straffriheden gælder også kun for de begivenheder, som der er pligt til at indberette efter BL 8-10, Bestemmelser om indberetning af obligatoriske begivenheder, og ikke for enhver overtrædelse af luftfartslovgivningen. BL 8-10, indeholder en liste over specifikke begivenheder, der er indberetningspligtige.

Det danske system har efterfølgende resulteret i, at der blev indført et tilsvarende system inden for hele EU.

Statens Luftfartsvæsen vurderer løbende, om der er uhensigtsmæssigheder ved eller uønskede konsekvenser af systemet. Hvis dette er tilfældet, kan man ændre i listen over indberetningspligtige begivenheder, herunder evt. fjerne begivenheder fra listen med den konsekvens, at disse igen bliver undergivet de almindelige strafferegler i luftfartsloven.



SLV har ved en revision af BL 8-10, der trådte i kraft den 1. maj 2009 fjernet pligten til at indberette om "manglende efterlevelse i at udføre en flyvning i overensstemmelse med gældende lufttrafikregler, jf. BL 7-1", da SLV fandt det uhensigtsmæssigt at henvise så bredt til gældende regler, idet bestemmelsen muligvis vil kunne opfattes som "carte blanche" til at tilsidesætte de gældende lufttrafikregler.

For så vidt angår flyvninger under Storebæltsbroen, kan jeg oplyse, at det efter de nugældende regler ikke vil være strafrit forsætligt at flyve under Storebæltsbroen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed