

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart.

Fremsat den 1. december 1977 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1.

I lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969, som ændret senest ved lov nr. 222 af 18. maj 1977, foretages følgende ændringer:

1. § 48 ophæves.

2. §§ 134-144 samt overskriften hertil ophæves, og i stedet indsættes:

„Undersøgelse af flyvehavarier m.v.

§ 134. Ministeren for offentlige arbejder opretter en havarikommission, der har til formål at undersøge flyvehavarier og flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne.

Stk. 2. Kommissionens sammensætning fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 3. Kommissionen skal supplere sig med repræsentanter for fremmede stater i det omfang, hvor Danmark ved aftale har forpligtet sig dertil. I øvrigt kan kommissionen supplere sig med særligt sagkyndige i tilfælde, hvor den finder det hensigtsmæssigt.

§ 135. Ved flyvehavari (havari) forstås i denne lov en begivenhed, der indtræffer i forbindelse med anvendelse af et luftfartøj fra det tidspunkt, hvor nogen person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, og hvor:

1) nogen afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade som følge af at være i eller på luftfartøjet eller ved direkte berøring

med luftfartøjet eller noget, der hører til dette, eller

2) luftfartøjet udsættes for skade eller strukturelle fejl, der nedsætter strukturens styrke eller luftfartøjets flyveegenskaber, og som normalt vil nødvendiggøre en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, eller

3) flyet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.

Stk. 2. Ved flyvehændelse (hændelse) forstås i denne lov en begivenhed, som ikke er et håvvari, men som indtræffer i forbindelse med anvendelsen af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne få indflydelse på sikkerheden, forbundet med luftfartøjers anvendelse.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte ændringer i stk. 1 og 2.

§ 136. Havarikommissionen undersøger følgende havarier og hændelser:

1) havarier, hvor civile luftfartøjer er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,

2) havarier, hvor dansk registrerede, civile luftfartøjer er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,

3) hændelser, hvor civile luftfartøjer er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, samt

4) hændelser uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er indblandet, medmindre det med fremmed

Lovforslag. Folketingsåret 1977-78.

Min. f. offentlige arbejder j.nr. G. 22-10-5.

119 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

stat er aftalt, at denne foretager undersøgelser.

Stk. 2. Havarikommissionen kan i særlige tilfælde ved aftale overlade undersøgelser i henhold til stk. 1, nr. 1-3, til en fremmed stat. Havarikommissionen kan endvidere efter aftale med fremmed stat foretage undersøgelser, der påhviler denne.

Stk. 3. Ved en fremmed stats undersøgelse af et havari eller en hændelse, hvor et dansk registreret, civilt luftfartøj er indblandet, deltager en eller flere repræsentanter for havarikommissionen, når sådan deltagelse følger af internationale aftaler, eller når det i øvrigt findes hensigtsmæssigt, og vedkommende stat fremsætter anmodning derom eller erklærer sig indforstået dermed.

§ 137. Når et havari eller en hændelse er indtruffet over eller på dansk territorium eller med dansk registreret, civilt luftfartøj, skal havarikommissionen snarest underrettes herom.

Stk. 2. Meddelelesespligten påhviler luftfartøjschefen. Er luftfartøjschefen ikke i stand til at opfylde pligten, påhviler denne ejeren eller brugeren af luftfartøjet. For luftfartsanlæg på jorden påhviler meddelelesespligten den ansvarlige for anlægget.

Stk. 3. Nærmere regler om meddelelesespligt, rapporteringsveje m.v. kan fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

§ 138. Havarikommissionen bestemmer omfanget af de undersøgelser, der skal foretages i anledning af et havari eller en hændelse. Herved kan der tages hensyn til formålet med kommissionens undersøgelser, jfr. § 134, stk. 1, havariets eller hændelsens omfang, undersøgelsens forventede flyvesikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler kommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende.

Stk. 2. Det bestemmes ved aftale mellem havarikommissionen og de militære myndigheder, hvorledes der skal forholdes ved havarier og hændelser, hvori også militære luftfartøjer er indblandet, eller som indtræffer på militært område.

§ 139. Når et havari er indtruffet over eller på dansk territorium, må luftfartøjet, dets dele eller indhold eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før havarikommissionen har tilendebragt sine undersøgelser, medmindre der af politiet i forståelse med kommissionen gives tilladelse dertil.

Stk. 2. I øvrigt bestemmer kommissionen, hvornår undersøgelsen tillader frigivelse af luftfartøjet helt eller delvis.

§ 140. Havarikommissionen har adgang til at foretage undersøgelse af luftfartøjet eller dets rester, uanset om disse befinder sig på privat område, og til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik herpå.

Stk. 2. Havarikommissionen kan kræve fremlagt bøger og andre dokumenter af betydning for undersøgelsen og kan foretage afhøringer af luftfartøjets ejer eller bruger samt besætning og enhver anden person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

Stk. 3. Kommissionen kan forlange retligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018.

Stk. 4. Politiets bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang, det skønnes for nødvendent.

Stk. 5. Foreligger der mistanke om et straffbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af havarikommissionen.

§ 141. Havarikommissionen skal løbende holde luftfartsvæsenet underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for flyvesikkerheden, og skal på det tidligst mulige tidspunkt gøre luftfartsvæsenet bekendt med sine vurderinger heraf.

§ 142. Når havarikommissionen har afsluttet sin undersøgelse, udarbejder den udkast til rapport om undersøgelsens resultater. Udkastet skal indeholde en udtalelse om eventuelle forholdsregler til forebyggelse af havarier eller hændelser af samme eller lignende art.

Stk. 2. Udkastet til rapporten forelægges til udtalelse hos luftfartøjets eller luftfarts-

anlæggets ejer eller bruger samt andre, for hvem undersøgelsen efter kommissionens opfattelse har særlig betydning. Kommissionen fastsætter en frist for modtagelse af eventuelle udtalelser. De pågældende kan fremsætte ønske om yderligere undersøgelser.

Stk. 3. Den endelige rapport sendes til ministeren for offentlige arbejder og luftfartsvæsenet.

Stk. 4. Medmindre ministeren i det enkelte tilfælde bestemmer andet, offentliggøres rapporten 14 dage herefter.

§ 143. Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan kommissionen fravige reglerne i § 142 og i stedet udarbejde en redegørelse.

Stk. 2. Kommissionen kan endvidere udarbejde en redegørelse i tilfælde, hvor reglerne i § 142, stk. 1-3, i øvrigt følges.

Stk. 3. Redegørelser skal udarbejdes så vidt muligt inden 60 dage, efter at kommissionen har fået underretning om havariet eller hændelsen. Redegørelser sendes til ministeren for offentlige arbejder og luftfartsvæsenet og offentliggøres samtidig hermed.

§ 144. Kommissionen offentliggør mindst en gang om året en oversigt over sin virksomhed.

§ 144 a. Kommissionens personale, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af kommissionen, er under ansvar efter borgerlig straffelovs § 152 og § 264 b forpligtet til overfor uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

§ 144 b. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte nærmere regler for kommissionens virksomhed.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan pålægge havarikommissionen specielle opgaver, der har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte.

Stk. 3. Ved en undersøgelse i forbindelse med sådanne opgaver gælder det i § 144 a anførte.

Stk. 4. Rapport om undersøgelser i henhold til stk. 2 afgives til ministeren for offentlige arbejder og luftfartsvæsenet. Ministeren bestemmer, hvorvidt rapporten skal offentliggøres.

Stk. 5. Luftfartsvæsenet skal efter anmodning bistå kommissionen i dens arbejde.

Stk. 6. Kommissionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

Stk. 7. Ministeren for offentlige arbejder kan på ethvert tidspunkt pålægge kommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.“

3. I § 149, stk. 3, ændres „§ 135“ til: „§ 139, stk. 1.“

4. I § 149, stk. 4, udgår: „§ 48, stk. 2,“ og „og § 75, stk. 1 og 2,“ ændres til: „§ 75, stk. 1 og 2, og § 137, stk. 2, 2. og 3. pkt.,“

5. I § 149, stk. 6, ændres „§§ 43-49“ til: „§§ 43-47, 49 og 137, stk. 2, 1. pkt.,“.

§ 2.

Loven træder i kraft den 1. januar 1979.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Bestemmelser om undersøgelser af flyvehavarier og -hændelser indeholdes i kap. II i lov om luftfart. Ifølge disse bestemmelser foretages undersøgelser normalt af luftfartsvæsenet, jfr. lovens §§ 134-137. Dersom ministeren for offentlige arbejder på grund af havariets omfang eller i øvrigt skønner det påkrævet, kan han — uanset tidligere af luftfartsvæsenet foretagen undersøgelse — bestemme, at der i sagens anledning affholdes en undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission, jfr. §§ 138-143.

Luftfartsvæsenet undersøger i dag såvel havarier, hvor der sker større skade på personer eller luftfartøjer, som hændelser, hvor der har været en nærliggende risiko for et havari, f.eks. risiko for sammenstød mellem to luftfartøjer i luften. Undersøgelserne foretages af luftfartsdirektoratets havari-sektion, der sorterer under direktoratets afdeling for tilsyn med luftfartens sikkerhed (teknisk afdeling), idet dog lufttrafikhændelser traditionelt har været behandlet af flyveledertjenesten og sektionen for operationelt tilsyn, indtil beslutning om udsendelse af en havarirapport var truffet.

Ved flere lejligheder har det været gjort gældende, at det kunne være kritisabelt, at det er luftfartsvæsenet, der undersøger flyvehavarier, idet det er blevet påpeget, at luftfartsvæsenet på den ene eller anden måde — f.eks. som tilsynsførende med luftfartsselskaberne eller som udøver af flyveledelse — kan tænkes at være involveret i de omstændigheder omkring et havari, som bør undersøges. Senest er spørgsmålet rejst i punkt 6.5. i den rapport, som Den særlige undersøgelseskommission i henhold til luftfartslovens § 138 i oktober 1975 afgav vedrørende luftfartøjet OY-STL's havari ved Dubai den 14. marts 1972. Det foreliggende lovforslag tilsigter at etablere et selvstændigt havariundersøgelsesorgan, uafhængigt af luftfartsvæsenet og den øvrige del af luftfartssektoren i det omfang, det økonomisk og sagligt skønnes rimeligt.

Lovforslaget har af luftfartsvæsenet været udsendt til offentlig høring. Af de indkomne kommentarer fremgår, at brugerne (pilotorganisationer, sammenslutninger m.v.) i alt væsentligt finder bestemmelserne hensigtsmæssige.

Det har været overvejet, om det ville være hensigtsmæssigt at erstatte de nuværende civile og militære havariundersøgelsesorganer med et fælles

civilt/militært organ. Umiddelbart kunne dette forekomme at være en nærliggende løsning, idet formålet med såvel civile som militære havariundersøgelser er at forebygge ulykker, og idet det kunne antages, at et sådant fællesorgan ville muliggøre en bedre udnyttelse af personaleressourcerne. Denne antagelse har imidlertid vist sig ikke at være holdbar.

Undersøgelse af civile og militære havarier foregår således og må foregå efter vidt forskellige kriterier. Den civile undersøgelse foretages i henhold til organisationen for international civil luftfart, ICAO's regler, medens de militære foretages efter NATO-standards. Der er desuden så store operationelle forskelle mellem civil og militær luftfart, at det må forventes, at et fællesorgans medarbejdere måtte splittes op i to grupper af undersøgere, en for civile havarier og en for militære. Hverken de civile eller de militære luftfartsmyndigheder har derfor kunnet gå ind for et fælles undersøgelsesorgan. Derimod må det arbejde, som flyvevåbnets materielkommando allerede i dag udfører i form af tekniske undersøgelser for luftfartsvæsenets havariafdeling i henhold til en aftale mellem de to myndigheder forventes at blive fortsat for den civile havarikommission.

Havarikommissionen tænkes oprettet som en selvstændig institution under ministeriet for offentlige arbejder, der således med de begrænsninger, der følger af lovforslaget, har almindelig instruktionsbeføjelse med hensyn til kommissionens arbejde samt indseende med, hvilke pengemidler og personaleressourcer der stilles til kommissionens rådighed. Følgelig er kommissionens arbejde f.eks. underlagt normal administrativ klageadgang med den undtagelse, at undersøgelsesresultatet og konklusioner, som kommissionen giver fra sig som sine, ikke kan redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektioner fra andre. De står for, hvad de er: en teknisk/sagkyndig opfattelse af et hændelsesforløb. Kommissionens undersøgelser og konklusioner har ingen autoritativ bevismagt, og domstole, administrative organer og andre, der måtte gøre brug af en rapport, gør det kun i kraft af rapportens eventuelle overbevisende karakter.

Da kommissionen ifølge sine arbejdsopgaver er et uadvendt organ alene med et flyvesikkerhedsmæssigt sigte, og f.eks. ikke i strafferetlig henseende skal tage stilling til ansvarsplacering o.lign.,

er det ikke foreslået at give den en domstolsliggende karakter til yderligere sikring af institutionens uafhængighed.

Kommissionen må med den bemanning, som foreslås, jfr. nedenfor, have et tæt samarbejde med luftfartsvæsenet, og herunder i et vist omfang gøre brug af dets personaleressourcer. Luftfartsvæsenet, herunder de nuværende havariundersøgere, har lagt stor vægt på, at kommissionen lokalemæssigt får den snævrere mulige tilknytning til direktoratet. Dette skyldes, at kommissionen for at følge med i udviklingen er nødt til at have en bred daglig kontakt med luftfartssektoren, ligesom kommissionens mulighed for at gøre brug af direktoratets personales ekspertise og oplysningsmateriale er meget afhængig heraf. Disse hensyn er så tungtvejende, at den etablerede selvstændighed i forhold til luftfartsvæsenet ikke bør føre til en geografisk adskillelse herfra.

Kommissionen tænkes bemanded med 1 leder, 1 souschef, 3 andre sagsbehandlere samt 2 kontorfunktionærer. Lønudgiften til disse, ca. 800.000 kr. årligt modsvares af besparede årlige lønudgifter på 400.000 kr. ved nedlæggelse af 1 stilling som luftfartsinspektør, 2 stillinger som overkontrollør og 1 stilling som kontorfunktionær i luftfartsdirektoratet. Nyordningen skønnes således i forhold til ordningen i dag at ville medføre en merudgift på ca. 400.000 kr. Kommissionens driftsudgifter vil i alt andrage ca. 1.200.000 kr., idet udgiften til havariundersøgelser, kontorhold m. v. på basis af hidtidige erfaringer skønnes at ville være ca. 400.000 kr. årligt. Dette beløb må i følge sagens natur være udtryk for et gennemsnit, og undersøgelser i forbindelse med blot et enkelt, meget omfattende havari vil kunne medføre en betydelig overskridelse af beløbet.

Bistand ved personaleadministration, juridiske spørgsmål etc. skal ydes af ministeriet for offentlige arbejders departement.

Med etablering af det foreslåede havariundersørgelsesorgan bortfalder behovet for den i luftfartslovens § 138 omhandlede særlige undersøgelseskommission, og denne institution foreslås derfor afskaffet.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Til nr. 1.

Til § 134.

I overensstemmelse med Annex 13, Aircraft Accident Investigation, til ICAO-konventionen (Konventionen angående international civil luftfart, Chicago 7. december 1944), der med senere ændringer er ratificeret af Danmark, er kommissionens opgave at forebygge havarier og hændelser.

For så vidt angår kommissionens sammensætning henvises til de almindelige bemærkninger.

Der kan ikke gives kommissionen pålæg om dens undersøgelsesresultater eller de slutninger, den drager deraf.

Stk. 3 svarer til luftfartslovens § 134, stk. 1., 2. og 3. punktum.

Til § 135.

Begrebene „havari“ og „hændelse“ er herved fastsat i overensstemmelse med de gældende definitioner af „Accident“ og „Incident“ i ICAO-konventionens Annex 13.

For at kunne anvende ICAO's til enhver tid gældende definitioner uden at skulle foretage lovændringer, er der tillagt ministeren hjemmel til at ændre definitionerne. For en ordens skyld bemærkes, at væsentlige ændringer ikke forventes.

Til § 136.

Det er fundet hensigtsmæssigt i loven at foretage en territorial afgrænsning af det nye organs virkeområde. Reglerne afspejler, hvad luftfartsvæsenets havarisektion hidtil — i overensstemmelse med international praksis — har udført.

Til § 137.

Bestemmelsen svarer i princippet til luftfartslovens § 48.

Foruden nærmere regler om meddelelsespligt, rapporteringsveje m. v. kan ministeren for offentlige arbejder fastsætte i hvilket omfang, kommissionen skal underrette luftfartsvæsenet.

Til § 138.

Efter den gældende lov skal der foretages en undersøgelse, når et flyvehavari er rapporteret. Dette vil fortsat være tilfældet, men forslaget afspejler, hvad der længe på grund af tidnød, knaphed på ressourcer og/eller økonomiske betragtninger har været praksis.

Kommissionen kan på ethvert tidspunkt omgøre sin beslutning efter paragraffens stk. 1, 1. punktum.

Til §§ 139 og 140.

Disse bestemmelser svarer i alt væsentligt til luftfartslovens § 135 og § 136, stk. 1-3, idet dog § 135, stk. 2, om råden over et havareret luftfartøj uden kommissionens samtykke for at redde menneskeliv etc. er udeladt, da forholdet findes dækket af almindelige uskrevne regler om nødretshandlinger.

Der er endvidere indsat en bestemmelse om adgang til indenretlige afhøringer, idet det er fundet hensigtsmæssigt at give kommissionen en vis adgang til offentlige afhøringer ved en dommer, selv

om det må antages, at mere uformelle afhøringer for kommissionen vil være det sædvanlige.

Til § 141.

Paragraffen er en nødvendig konsekvens af, at luftfartsvæsenet ikke længere skal forestå havariundersøgelser.

Til § 142.

Bestemmelsen svarer stort set til den nugældende lovs § 136, stk. 4 og § 137, men adskillelsen fra luftfartsvæsenet medfører nødvendigvis nogle ændringer.

Det er således foreskrevet, at luftfartsvæsenet skal have tilsendt et eksemplar af rapporten. Dette sker med henblik på, at luftfartsvæsenet kan iværksætte de foranstaltninger, der henhører under dets forretningsområde, f.eks. i strafferetlig og certifikatmæssig henseende.

Som noget nyt foreslås det, at en rapport automatisk offentliggøres, medmindre ministeren inden en kort frist på grund af helt afgørende hensyn f.eks. forholdet til fremmede nationer, modsætter sig dette.

Hverken de her omhandlede bestemmelser om rapportens offentliggørelse eller reglerne i § 144 a om tavshedspligt tilsigter at afskære kommissionen fra at give almindelig orientering om en undersøgelse i det omfang, den finder det påkrævet af hensyn til andre myndigheder eller parterne i sagen, f.eks. for at afværge åbenbare misforståelser i offentligheden om havarier og hændelser, og det i øvrigt er hensigtsmæssigt og forsvarligt ud fra hensynet til undersøgelsen.

Til § 143.

Det har ikke hidtil været muligt at udfærdige detaljerede rapporter om samtlige forekommende havarier og hændelser. Ved den foreslåede bestemmelse skabes der hjemmel for en hensigtsmæssig ordning, således at f.eks. mindre havarier med et vist flyvesikkerhedsmæssigt aspekt kan afrapporteres i kort form, redegørelser. Det må forventes, at der vil blive gjort meget brug af bestemmelsen.

Det er fundet ønskeligt, at der i tilfælde, hvor der på et senere tidspunkt vil fremkomme en egentlig rapport, udarbejdes en kort foreløbig redegørelse. Det er tanken, at en sådan redegørelse skal udarbejdes i alle tilfælde, hvor ikke helt afgørende hensyn taler herimod.

Til § 144 a.

Bestemmelserne indebærer at alle personer, der medvirker i kommissionens undersøgelser — herun-

der personer, der er ansvarlige for den pågældende flyvnings gennemførelse — er underkastet tavshedspligt. Bestemmelserne har karakter af en speciel tavshedspligt og indebærer, at der ikke er adgang til kommissionens materiale, jfr. § 7 i lov om offentlighed i forvaltningen. Baggrunden for denne særlige tavshedspligt er følgende:

Det materiale, kommissionen skal benytte ved sin undersøgelse af et havari eller en hændelse, er ofte af meget kompliceret teknisk karakter, og det er af hensyn til forståelse af såvel de enkelte oplysninger som den tekniske sammenhæng ønskeligt, at materialet ikke gøres til genstand for drøftelse i offentligheden uden for den sammenhæng, som havarirapporten repræsenterer.

Det er endvidere af stor betydning at få adgang til alle relevante udsagn og oplysninger, uden at det hos den, som skal udlevere materialet eller udtale sig, indgår som en overvejelse, om formen og indholdet taler imod, at materialet bliver offentligt tilgængeligt. Meget af det materiale, kommissionen indhenter, viser sig senere at være uden relevans for den videre undersøgelse, og det er af betydning for kommissionen at kunne få dette konstateret ved en ukompliceret adgang til materialet.

Disse forhold taler for en begrænsning af den almindelige adgang efter offentlighedsloven til dette materiale. Omvendt taler meget lidt mod en sådan begrænsning, da rapporten til sin tid, som altovervejende hovedregel, bliver offentlig tilgængelig, og da rapporten, jfr. de almindelige bemærkninger, er en teknisk/sagkyndig opfattelse af et hændelsesforløb, og altså ikke i sig selv kan påvirke enkeltpersoners eller selskabers retsstilling eller ansvarsforhold.

Til § 144 b.

Paragraffen indeholder de nærmere regler for kommissionens virksomhed.

Udover undersøgelser i forbindelse med havarier eller hændelser bør kommissionen kunne tildeles opgaver, som i øvrigt har til formål at forbedre flyvesikkerheden. Sådanne opgaver bør imidlertid begrænses til opgaver, der er foranlediget af forhold af væsentlig betydning og i øvrigt har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte. Som eksempel kan nævnes, at en havaristatistik for en bestemt gren af luftfarten fik en i flyvesikkerhedsmæssig henseende urovækkende karakter, og kommissionen fik pålæg om en nærmere undersøgelse med henblik på en forbedring af denne luftfartsgrens sikkerhedsmæssige niveau.

Ved bestemmelsen i stk. 3 kvalificeres det tilvejebragte materiale som fortroligt.

Til § 2.

I forbindelse med de regler, som ministeren for offentlige arbejder vil fastsætte for kommissionens virksomhed, jfr. § 144 b. vil der blive truffet be-

stemmelser om, hvorledes der skal forholdes med hensyn til ikke afsluttede undersøgelser af havarier og hændelser, der er indtruffet før den 1. januar 1979.

I gældende lov ophæves følgende bestemmelser:

§ 1.

§ 48. Når der er indtruffet en flyveulykke, som medfører, at nogen i eller uden for luftfartøjet afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade, eller hvorved luftfartøjet eller ejendom uden for dette lider alvorlig skade, skal luftfartøjschefen uopholdelig sørge for, at luftfartsvæsenet bliver underrettet om forholdet, og snarest muligt derefter afgive rapport herom. Det samme gælder, når der har foreligget en alvorlig fare for sådan ulykke, eller der er indtruffet noget, som tyder på, at der har foreligget en væsentlig fejl ved luftfartøjet eller ved luftfartsanlæg på jorden eller disses drift.

Stk. 2. Er luftfartøjschefen ikke i stand til at give den foreskrevne underretning og rapport, påhviler pligten hertil fartøjets ejer eller bruger.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder kan give regler om begrænsninger i underretningspligten, om udvidelse af denne til også at omfatte andre besætningsmedlemmer end fartøjschefen eller om, at underretning også skal gives til andre end luftfartsvæsenet.

§ 2.

Undersøgelse af flyveulykker m.v.

§ 134. Når der er indtruffet en flyveulykke, som medfører, at nogen i eller uden for luftfartøjet afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade, eller hvorved luftfartøjet eller ejendom uden for dette lider alvorlig skade, skal der iværksættes en undersøgelse, der, såfremt ikke andet er bestemt af ministeren for offentlige arbejder, skal ske ved luftfartsvæsenet. I luftfartsvæsenets undersøgelse skal en repræsentant for luftfartøjets registreringsland kunne deltage i overensstemmelse med de herom gældende internationale bestemmelser, som Danmark måtte have tilsluttet sig, eller dersom det i øvrigt skønnes hensigtsmæssigt. Tilsvarende gælder med hensyn til en repræsentant for luftfartøjets fabriksland.

Stk. 2. Undersøgelse iværksættes endvidere, når der har været alvorlig fare for en sådan flyveulykke, eller der er indtruffet noget, som tyder på, at der har foreligget en væsentlig fejl ved luftfartøjet eller ved luftfartsanlæg på jorden eller disses drift.

§ 135. Når en flyveulykke er indtruffet inden for dansk område, må luftfartøjet, dets dele eller indhold eller spor i øvrigt efter ulykken ikke fjernes eller røres, før luftfartsvæsenet har tilendebragt sine undersøgelser, medmindre der af politiet i forståelse med luftfartsvæsenet gives tilladelse dertil.

Stk. 2. Luftfartøjet, dets dele eller indhold kan dog uden sådan tilladelse fjernes eller flyttes i den udstrækning, det må anses for nødvendigt for at frigøre personer eller dyr, fjerne post fra luftfartøjet, forhindre ødelæggelse ved ild eller af anden årsag eller for at forhindre, at luftfartøjet, dets dele eller indhold er til fare eller alvorlig ulempe for offentligheden.

§ 136. Luftfartsvæsenet har adgang til ulykkesstedet for at foretage en undersøgelse af luftfartøjet eller dets vragerer, uanset om disse befinder sig på privat område, og til at træffe de i dette øjemed fornødne foranstaltninger.

Stk. 2. Luftfartsvæsenet kan kræve fremlagt bøger og andre dokumenter vedrørende luftfartøjet og dets besætning og har ret til at foretage afhøringer af luftfartøjets ejer eller bruger samt besætning og enhver anden person, som måtte formodes at kunne give oplysninger af betydning for opklaring af årsagen til ulykken.

Stk. 3. Politiets bistand kan kræves til undersøgelsen i det omfang, det skønnes for nødvendigt. Foreligger mistanke om et strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan herved kræve bistand af luftfartsvæsenet. Nærmere regler om politiets virksomhed i forhold til luftfartsvæsenets kan i øvrigt

fastsættes af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 4. Luftfartøjsejeren eller brugeren samt andre, for hvis interesser undersøgelsen kan have betydning, bør derhos gøres bekendt med det under undersøgelsen fremkomne og have lejlighed til at begære yderligere undersøgelse foretaget.

§ 137. Når luftfartsvæsenet har afsluttet sin undersøgelse, skal det så snart som muligt til ministeren for offentlige arbejder afgive rapport over undersøgelsens resultat. Rapporten skal foruden en redegørelse for årsagen eller den sandsynlige årsag til ulykken indeholde en udtalelse om de forholdsregler, der kan træffes for at undgå yderligere ulykker af samme eller lignende årsager.

Stk. 2. Endvidere skal der med undersøgelsesrapporten følge en udtalelse om, hvorvidt der efter luftfartsvæsenets opfattelse foreligger overtrædelse af gældende forskrifter eller misligholdelse af tjenesteplichter.

Stk. 3. Såfremt luftfartsvæsenet ved undersøgelsen af en ulykke konstaterer, at en certifikatindehaver i forbindelse med ulykken har gjort sig skyldig i et forhold, der kan give anledning til inddragelse af certifikatet, skal det fremkomme med indstilling i så henseende.

Stk. 4. Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at undersøgelsesrapporten eller dele af den skal offentliggøres.

Stk. 5. Foreligger der efter ministerens eller luftfartsvæsenets opfattelse strafbart forhold, tilstilles rapporten anklagemyndigheden.

§ 138. Dersom ministeren for offentlige arbejder på grund af ulykkens omfang eller i øvrigt skønner det påkrævet, kan han — uanset tidligere af luftfartsvæsenet foretaget undersøgelse — bestemme, at der i sagens anledning afholdes en undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission.

Stk. 2. Tilsvarende undersøgelse kan efter ministerens bestemmelse foretages, når omstændighederne tyder på, at der har været alvorlig fare for en flyveulykke, eller at der har foreligget en væsentlig fejl ved luftfartøjet eller ved luftfartsanlæg på jorden eller disses drift.

§ 139. Den i § 138 nævnte kommissionsmedlemmer udnævnes af ministeren for offentlige arbejder, for formandens vedkommende efter forhandling med justitsministeren.

Stk. 2. Kommissionen består af en dommer som formand samt af et af ministeren nærmere fastsat antal sagkyndige medlemmer, der repræsenterer indgående kendskab til flyvemateriel og til føring af sådant materiel samt til de internationale sikkerhedsbestemmelser vedrørende luftfart. Ved den enkelte undersøgelse medvirker foruden formanden normalt 4 af de sagkyndige, udpegede af ministeren. Endvidere skal en repræsentant for luftfartøjets registreringsland kunne deltage som medlem i kommissionens undersøgelser i overensstemmelse med de herom gældende internationale bestemmelser, som Danmark måtte have tilsluttet sig eller dersom det i øvrigt skønnes hensigtsmæssigt. Tilsvarende gælder med hensyn til en repræsentant for luftfartøjets fabrikationsland.

Stk. 3. Finder ministeren det nødvendigt, kan han efter indstilling fra kommissionens formand og efter forhandling med justitsministeren beskikke en repræsentant for det offentliges interesse under den enkelte sags behandling i kommissionen.

Stk. 4. Som suppleant for formanden i dennes forfald beskikkes en næstformand, der ligeledes skal være dommer.

Stk. 5. Endvidere skal der til kommissionen være knyttet en sekretær, og kommissionen kan, når det skønnes påkrævet, tilkalde særlige sagkyndige.

Stk. 6. Såvel kommissionens medlemmer som suppleanten beskikkes for en periode af 4 år. Dog beskikkes de i stk. 2 omhandlede repræsentanter for luftfartøjets registreringsland og fabrikationsland kun for den periode, den pågældende undersøgelse varer.

Stk. 7. Der tillægges kommissionens formand og medlemmer, bortset fra de i stk. 2, 3. og 4. punktum, nævnte, vederlag, hvis størrelse fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeren.

§ 140. Ministeren for offentlige arbejder kan i særlige tilfælde anmode ét eller flere af kommissionens sagkyndige medlemmer

om at følge luftfartsvæsenets forannævnte efterforskning.

§ 141. For så vidt andet ikke er bestemt ved denne lov, sker behandlingen af de til kommissionen henviste sager efter de for ekstraordinære retter i straffesager gældende regler, jfr. retsplejelovens § 21.

Stk. 2. Personer, for hvis vedkommende der skønnes at kunne blive spørgsmål om straf eller erstatningsansvar, er, når de er indkaldt til afhøring, berettigede til at møde med sagfører.

Stk. 3. Kommissionens møder er offentlige, medmindre kommissionen af hensyn til sagens oplysning eller af andre særlige grunde træffer anden bestemmelse.

§ 142. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse angående årsagen eller den sandsynlige årsag til ulykken eller risikoen for ulykke, om muligt endvidere med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art.

Stk. 2. Kommissionen kan i samme forbindelse fremkomme med en udtalelse om, hvorvidt der bør gøres ansvar gældende mod nogen, og hvilke skridt der i så fald bør foretages. Finder kommissionen eller ministeren for offentlige arbejder, at der kan være spørgsmål om at gøre strafansvar gældende mod nogen, tilstilles redegørelsen og kommissionens udtalelse anklagemyndigheden.

§ 143. Kommissionens redegørelse angående årsagen eller den sandsynlige årsag til ulykken, faren for ulykke eller fejl ved luftfartøjet eller luftfartsanlæg på jorden eller disses drift kan af ministeren for offentlige arbejder stilles til rådighed for pressen.

§ 144. Ministeren for offentlige arbejder kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om bevogtning, beskyttelse, fjernelse og flytning af forulykkede luftfartøjer.