

indrapporeres, er der derfor en stor risiko for, at Trafikstyrelsen kun får rapporter om forhold, som påregnes også at blive indrapporateret af andre, som har været impliceret i eller observeret en given uregelmæssighed.

Såfremt der ikke er fortrolighed om indberetningerne, bliver konsekvensen, at hverken myndigheder, lokomotivførere, virksomhederne eller andre får indsigt i arten eller mængden af de fejl, der begås inden for jernbanedriften - til skade for jernbanesikkerheden.

Inden for luftfartssektoren har der været et eksempel på dette. I efteråret 1997 fik pressen aktindsigt i rapporter fra et bestemt dansk luftfartsselskab. Sagen gav anledning til protester fra luftfartsselskaberne, og umiddelbart derefter konstaterede luftfartsvesenet 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 luftfartsvesenets opfattelse, at faldet i antallet af rapporter ikke er udtryk for et tilsvarende fald i antallet af driftsforstyrrelser eller andre irregulære forhold på luftfartsområdet, ligesom det næppe skyldtes, at der ikke er tale om pligtmæssige indberetninger, men at faldet alene var forårsaget af frygt for, at indberetningerne kunne blive udleveret efter reglerne i lov om offentlighed i forvaltningen.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er endvidere, at de oplysninger, som indberettes efter denne meddelelsesordning, og som Trafikstyrelsen skal benytte i forbindelse med sit jernbanesikkerhedsmæssige arbejde, ofte er af teknisk karakter, og derfor kun vanskeligt kan drøftes meningsfuldt i offentligheden uden for den sammenhæng, som Trafikstyrelsens jernbanesikkerhedsmæssige arbejde giver anledning til.

Det vurderes derfor, at det er nødvendigt for at opnå det bedst mulige grundlag for det forebyggende analysearbejde til gavn for jernbanesikkerheden, at Trafikstyrelsen 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 jernbanesikkerheden.

Se hertil endvidere bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 14, til § 22 b, som omtaler straffriheden for at indberette sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Til nr. 8 og 9

Med disse ændringer foreslås art. 21, stk. 3, i jernbanesikkerhedsdirektivet gennemført. Artiklen omhandler forpligtelsen for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og i givet fald sikkerhedsmyndigheden til omgående at underrette undersøgelsesorganet om ulykker og hændelser. Hidtil har denne

forpligtelse kun omfattet jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Med ændringen foreslås det, at også Trafikstyrelsen som den danske sikkerhedsmyndighed skal underrette Havarikommissionen om ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som styrelsen bliver bekendt med.

Såvel kravet om at underretningen skal ske "omgående", såvel som at underretning nu også skal foretages af sikkerhedsmyndigheden, fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivets art. 21, stk. 3.

Til nr. 10 og 11

Med disse ændringer foreslås det præciseret, at Havarikommissionen kan fremsætte anbefalinger vedrørende jernbanesikkerhedsmæssige forhold. Det bestemmes endvidere, at Havarikommissionen skal have en tilbagemelding på de anbefalinger, der fremsættes. Herved gennemføres art. 25 i sikkerhedsdirektivet. Artiklen forpligter sikkerhedsmyndigheden til at meddele Havarikommissionen, hvilke tiltag der er blevet truffet eller planlagt som led i opfølgningen på Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Til nr. 12

Med denne bestemmelse foreslås art. 23 i jernbanesikkerhedsdirektivet gennemført. Med bestemmelsen foreslås Havarikommissionen forpligtet til en gang om året, senest den 30. september, at offentliggøre en redegørelse for:

- de undersøgelser, der er gennemført det foregående år,
- de anbefalinger på sikkerhedsområdet, der er fremsat, og
- de korrigerende foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med tidligere fremsatte anbefalinger.

Denne bestemmelse svarer til den foreslåede bestemmelse i § 21 i, stk. 3, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 7, om meddelelser, som sikkerhedsmyndigheden er forpligtet til at give til Havarikommissionen mindst en gang om året.

Til nr. 13

Ved denne bestemmelse foreslås indført en straffrihedsordning, som indebærer straffrihed fra visse bestemmelser i jernbanelovgivningen i forbindelse med indberetning af forhold af betydning for jernbanesikkerheden, som ikke må have medført en jernbaneulykke eller -hændelse.

Bestemmelserne i jernbanelovgivningen, som der kan gives straffrihed for, omhandler blandt andet færdsel og ophold på jernbaneområdet, krydsende trafik mellem vej og jernbane, infrastrukturforvalterens