

Til § 141.

Af hensyn til eventuelle ansvarlige er det bestemt, at de ikke kan afhøres under vidneansvar, ligesom de har adgang til at møde med sagfører samt til at blive gjort bekendt med de i sagen afgivne vidneforklaringer, for så vidt dette kan ske uden skade for sagens opklaring.

Da undersøgelse ved kommissionen i det væsentlige er motiveret af hensyn til offentligheden, er det fundet hensigtsmæssigt, at kommissionens møder som hovedregel er offentlige, uanset at kommissionen ikke er en domstol.

Kommissionen kan dog af særlige grunde bestemme, at en sag helt eller delvis skal behandles for lukkede døre. Som grunde, der kan gøre en sådan lukning påkrævet, kan foruden hensynet til sagens opklaring nævnes henstilling fra en fremmed stat, hvis luftfartøj er genstand for undersøgelse, eller hensynet til at sikre, at der ikke finder offentliggørelse sted af særlige konstruktioner, hvortil der opnås kendskab under undersøgelsen.

Til § 142.

Formålet med kommissionens undersøgelse er først og fremmest at fastslå årsagen eller den sandsynlige årsag til ulykken samt at fremkomme med forslag til foranstaltninger, der kan hindre lignende ulykker.

Derudover kan kommissionen dog fremkomme med en udtalelse om, hvorvidt der bør gøres ansvar gældende mod nogen, og hvilke skridt der i så fald bør foretages. Der er imidlertid kun tale om en indstilling, og ministeren må træffe afgørelse af, om sagen skal oversendes til anklagemyndigheden til foranstaltning, eller om der skal træffes andre foranstaltninger.

Udtrykket ansvar sigter kun til strafansvar og disciplinært ansvar, men ikke til erstatningsansvar, idet dette spørgsmål ikke henhører under nærværende bestemmelser.

Kommissionens undersøgelse og resultat vil fremkomme i form af en redegørelse, der indeholder den samlede kommissions opfattelse eller de enkelte medlemmers divergerende opfattelser af sagen.

Til § 143.

Kommissionens redegørelse kan stilles til rådighed for pressen. Da der undtagelsesvis kan være tale om, at kommissionens møder sker for lukkede døre, er der dog ikke ubetinget pligt til at overlade redegørelsen til pressen. I sådanne tilfælde kan der være tale om helt at undlade at offentliggøre redegørelsen eller alene at offentliggøre visse dele heraf.

Til § 144.

Denne bestemmelse giver hjemmel for ministeren for offentlige arbejder til at udfærdige nærmere regler til udfyldelse af foranstående bestemmelser.

Til kapitel 12.

Forskellige bestemmelser.

Dette kapitel indeholder regler om forhindring af luftfartøjers afgang, når det må antages, at de ikke opfylder vilkårene efter loven, eller der ikke betales pligtige afgifter, som står i forbindelse med et luftfartøjs seneste landing og ophold på samt afgang fra en flyveplads. I kapitlet henvises i øvrigt, for så vidt angår fritagelse for arrest, til den herom gældende lovgivning. Der tænkes her på lov nr. 367 af 21. december 1938 om frihed for arrest og forbud med hensyn til luftfartøjer. Endelig indeholder kap. 12 en bestemmelse om afgifter for offentlige forretninger.

Ved det foreliggende lovforslags udarbejdelse har det været overvejet, om der i lighed med lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe skulle gøres anvendelse af udtrykket „tilbageholdelse“, hvilket udtryk benyttes om den faktiske tilbageholdelse, som finder sted efter afsnit 7 i nævnte lov. Da ordet „tilbageholdelse“ imidlertid i dansk ret leder tanken hen på en privatretlig „retentionsret“, og det alene tilsigtes at give luftfartsvæsenet og flyvepladsens ejer eller bruger en rent faktisk adgang til tilbageholdelse, anvender man ikke dette udtryk i det foreliggende lovudkast, men benytter i stedet for vendingen „hindre, at luftfartøjet forlader flyvepladsen“. Ved denne tilbageholdelse får luftfartsmyndighederne altså hjemmel til at udøve en vis pression mod luftfartøjets ejer eller bruger, men der skabes ingen ret i luftfartøjet, som får en særlig retsbeskyttelse og derfor går forud for allerede stiftede rettigheder. Det tvivlsomme spørgsmål om forholdet mellem de i luftfartøjet eventuelt registrerede rettigheder og en tilbageholdelsesret falder derfor bort. Bliver en landingsafgift ikke betalt, må vedkommende flyvepladsindehaver foranledige udpantning foretaget på sædvanlig måde, jfr. § 71.

Således som bestemmelserne i §§ 145 og 146 er affattet, skal vedkommende myndighed eller indehaver af en flyveplads ikke alene kunne hindre, at luftfartøjet starter fra en plads, men også at fartøjet på anden måde fjernes, f. eks. ved at det køres bort på lastvogn med henblik på start fra en anden plads.

Affattelsen af bestemmelsen viser, at den ikke