

Ved forslaget tilvejebringes der hjemmel til at nægte, respektive tilbagekalde tilladelser, der i medfør af luftfartsloven gives til visse former for erhvervsvirksomhed, i tilfælde hvor ansøgeren, respektive indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige.

De tilladelser, det drejer sig om, vedrører fremstilling og vedligeholdelse af luftfartøjer (§ 31), drift af flyvepladser (§ 55) og luftfartsvirksomhed (§ 75).

De foreslåede bestemmelser, herunder om gældens størrelse og om mulighederne for at få en nægtelse eller tilbagekaldelse prøvet ved domstolene, svarer helt til de bestemmelser herom, der er indført ved lov nr. 408 af 6. juni 1991 om ændring af lov om hyrekørsel, lov nr. 840 af 18. december 1991 om ændring af lov om buskørsel samt lov nr. 936 af 27. december 1991 om ændring af forskellige lovbestemmelser om erhvervsudøvelse på grundlag af autorisation m.v. Bestemmelserne vil blive administreret på samme måde, som det er tilfældet m.h.t. de nævnte love.

Forslaget er ikke begrundet i aktuelle problemer med inddrivelse af forfalden gæld til det offentlige inden for luftfartslovens område.

Til nr. 19

Forslaget er foranlediget af højesteretsdommen i U.88 1027 H, hvorefter det med luftfartslovens nuværende gyldighedsområde ikke er muligt i Danmark at strafforfølge et dansk certificeret SAS-besætningsmedlem, der under tjeneste på et norsk eller svensk registreret luftfartøj uden for dansk område gør sig skyldig i en overtrædelse af luftfartslovgivningen.

Dommens resultat var overraskende for de skandinaviske luftfartsmyndigheder, idet disse fra starten af SAS-samarbejdet har tilrettelagt det fælles tilsyn med SAS ud fra bl.a. den forudsætning, at man med den i det væsentlige ens danske, norske og svenske luftfartslovgivning kunne strafforfølge SAS-personale i det land, hvor den pågældende havde fået udstedt certifikat, uanset hvor det strafbare forhold var begået.

SAS opererer dansk, norsk og svensk registrerede luftfartøjer, og det ansatte flyvende personale har dansk, norsk eller svensk certifikat. Det er helt vil-

kårligt hvilke personer, der gør tjeneste på hvilke SAS-luftfartøjer. De skandinaviske luftfartsmyndigheder aftalte derfor i forbindelse med fastlæggelse af det fælles skandinaviske tilsyn med SAS af praktiske grunde, at en eventuel strafforfølgning skal ske i det land, der har udstedt den pågældendes certifikat.

Disse praktiske grunde er dels, at hvis en certifikatindehaver overtræder luftfartslovgivningen, skal den myndighed, der har udstedt certifikatet, ofte på baggrund af sagen foretage en undersøgelse af, om den pågældende fortsat opfylder de foreskrevne duelighedskrav, dels at den pågældende normalt har statsborgerskab og bopæl i det land, hvor certifikatet er udstedt.

I tiden efter domsafsigelsen er der foregået en række drøftelser mellem de skandinaviske luftfartsmyndigheder, og der er foretaget undersøgelser af mulighederne for – f.eks. gennem indgåelse af en overenskomst – at opnå den ønskede retstilstand, uden at en ændring af luftfartslovene var nødvendig. For Danmarks vedkommende er det konstateret, at dette ikke er muligt.

For de personer, der er omfattet af forslaget, medfører dette ikke nogen realitetsændring m.h.t. det strafbare område, idet adgangen til strafforfølgning i Danmark for handlinger foretaget uden for dansk område begrænses af de almindelige regler i straffeloven. Dette indebærer navnlig, at handlinger foretaget på en fremmed stats område kun kan straffes i Danmark, hvis handlingen også er strafbar efter gerningsstedets lovgivning, jf. straffelovens § 7, stk. 1, nr. 2, ligesom der ikke kan idømmes højere straf end hjemlet ved gerningsstedets lovgivning, jf. straffelovens § 10, stk. 2. For handlinger foretaget uden for folkeretligt anerkendt statsområde er adgangen til strafforfølgning i Danmark begrænset til handlinger, der kan medføre højere straf end hæfte, jf. straffelovens § 7, stk. 1, nr. 1.

Den foreslåede bestemmelse svarer til reglen i færdselslovens § 134, stk. 1.

*Til § 2*

I krafttrædelsestidspunktet den 1. januar 1993 er bestemt af, at EF's 3. liberaliseringspakke for luftfarten i EF, jf. bemærkningerne til nr. 14, træder i kraft denne dato.