

diske personer, og som i øvrigt omfatter både danske og udenlandske selskaber.

Den gældende bestemmelse vedrørende enkeltmandsvirksomheder, hvorefter virksomhedens ejer kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller den ansatte som forsættelig eller uagtsom, dvs. på objektivi grundlag, foreslås sprogligt justeret, men der tilsigtes ikke nogen ændring af indholdet for så vidt angår virksomhedsejers ansvar.

Til nr. 22 og 23

Ændringen er en konsekvens af lov nr. 433 af 31. maj 2000 om ændring af forskellige lovbestemmelser i forbindelse med gennemførelsen af lov om fuldbyrdelse af straf m.v., hvorved der foretages ændring af retsplejeloven, således at det afgørende kriterium for, hvilke retsplejeregler der skal finde anvendelse, er, om domsmænd skal medvirke. Forslaget indebærer, at alle sager, hvor der er påstand om fængselsstraf, behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 80, om bestemmelser om domsforhandling for byret i sager, i hvilke der medvirker domsmænd. I sager, hvor der alene bliver spørgsmål om bøde, behandles disse efter reglerne i retsplejelovens kapitel 81 om bestemmelser om domsforhandling for byret i sager, i hvilke der ikke medvirker domsmænd.

Til nr. 24

Det følger af forslaget, at den, der har foretaget anmeldelse om de forhold, der omfattes af forslaget i nr. 6 om § 89 b, ikke for det pågældende forhold kan straffes for overtrædelse af de gældende regler i § 42, eller bestemmelser, der er fastsat i medfør af §§ 31, 52, 54, 82 eller 83, eller i EF-forordninger på områder, der omfattes af loven, og som derfor ellers ville være strafbelagt i medfør af § 149, stk. 3, 8, 10 eller 11.

Forslaget er begrundet i et ønske om at forbedre flyvesikkerheden ved at skabe mulighed for, at der kan indsamles så mange oplysninger som muligt om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden. Langt de fleste driftsforstyrrelser m.v. vil ikke komme til myndighedernes kundskab, fordi de kun opleves af de direkte involverede, typisk piloten under en flyvning. Hvis det skal sikres, at alle sådanne oplysninger indberettes til myndighederne, er det meget vigtigt, at den person, der er i besiddelse af oplysningerne og derfor kan viderefordre disse til myndighederne, ikke risikerer selv at blive straffet.

Med hensyn til overvejelserne i forbindelse med forbuddet mod selvinkriminering i Den Europæiske

Menneskerettighedskonvention henvises til forslaget almindelige bemærkninger.

Det har været overvejet at gøre indrapporteringen anonym for at eliminere risikoen for strafferetlige sanktioner. Et sådant system vil imidlertid ikke sikre et tilstrækkeligt grundlag for et effektivt flyvesikkerhedsmæssigt arbejde. Der vil være tilfælde, hvor der er behov for, at myndighederne kan gå tilbage til kilden for at få yderligere oplysninger. Hertil kommer, at det inden for et så lille område som luftfartsverdenen vil være vanskeligt at sikre anonymiteten, hvis indberetningerne skal indeholde tilstrækkelige oplysninger til at kunne anvendes.

Straffriheden gælder kun i de tilfælde, hvor der bliver fastsat indberetningspligt. Der er ikke straffrihed for overtrædelse af fundamentale regler i luftfartsloven som f.eks. at gøre tjeneste i spirituspåvirket tilstand (luftfartslovens § 50), at flyve uden gyldigt certifikat (luftfartslovens § 36) eller med et luftfartøj, som ikke har gyldigt luftdygtighedsbevis (luftfartslovens § 28). Endvidere er der ikke straffrihed for at foretage erhvervsmæssig flyvning uden tilladelse efter luftfartslovens § 75, stk. 2, (sort taxaflyvning) eller ulovlig firmaflyvning efter luftfartslovens § 75, stk. 5, ligesom forhold, der ikke er flyvesikkerhedsmæssigt relateret, fortsat kan straffes, f.eks. overtrædelse af støjforskrifter fastsat efter luftfartslovens § 82 og § 82 a.

Som anført under forslaget almindelige bemærkninger vil rapporteringssystemet kun omfatte de mindre betydende afvigelser fra det normale eller forventede, idet de mere alvorlige forhold, der har medført et havari eller en hændelse, fortsat skal meddeles til havarikommissionen efter de gældende regler.

Hertil kommer, at de forhold, som vil være omfattet af indberetningspligten efter forslaget i § 89 b og dermed straffrihed, forventes typisk at være forhold, der straffes med mindre bøder, i størrelsesordenen 1.500 – 3.000 kr. I en del af de tilfælde, hvor der skal foretages indberetning, vil spørgsmålet om, hvorvidt der skal rejses en straffesag, dog ikke være aktuelt, fordi det forhold, der gav anledning til indberetningen, enten må anses for hændeligt eller hidrørende fra en teknisk fejl.

Straffriheden vil få betydning, hvis piloter begår fejl i forbindelse med flyvningen, f.eks. hvis den pågældende har overset eller glemt noget under forberedningen af flyvningen, f.eks. fejlberegning af brændstofmængde, fejlindtastning af data, utilstrækkelig indhentning af meteorologiske oplysninger, og fejlen ikke bevirker, at der sker et flyvehavari eller en konkret fare for et havari (hændelse), men i stedet for-