


2000/1 LSF 128
Offentliggørelsesdato: 07-12-2000
Transport- og Energiministeriet

 [Vis mere...](#)

Sagsforløb 2000/1 LF 128

Skriftlig fremsættelse
Lovforslag som fremsat
Udvalgsarbejde
Betænkning over lovforslag
Lovforslag som vedtaget
Ændringslov

Oversigt (indholdsfortegnelse)

- [Bilag 1](#)
- [Bilag 2](#)

Den fulde tekst

Fremsat den 7. december 2000 af trafikministeren (Jacob Buksti)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Obligatorisk rapporteringssystem m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 23, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Ejeren eller brugeren af et luftfartøj skal efter anmodning meddele Statens Luftfartsvæsen de oplysninger, som er nødvendige for udøvelsen af tilsynet.«

2. § 28 affattes således:

»§ 28. Ejeren eller brugeren af et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, er ansvarlig for, at fartøjet er luftdygtigt, og for, at der for dette foreligger gyldigt luftdygtighedsbevis.«

3. § 42, stk. 2, ophæves.

4. § 60, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Er der indtrådt noget forhold, som kan medføre, at anlægget ikke længere tilfredsstillende opfylder kravene, og er forholdet af en sådan art, at der kan være en flyvesikkerhedsmæssig risiko forbundet med at anvende anlægget, er indehaveren pligtig til, i den udstrækning det er nødvendigt, at sætte dette helt eller delvist ud af drift, medmindre luftfartsvæsenet tillader, at anlægget fortsat bruges.«

5. I § 70 indsættes som 2. pkt.:

»Trafikministeren kan fastsætte regler om, at der kun til personer, der er godkendt af politiet, kan udstedes en generel adgangshjemmel til lufthavnens afspærrede område.«

6. Efter § 89 a indsættes i kapitel 8:

»§ 89 b. Trafikministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Statens Luftfartsvæsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer skal gives indberetning til luftfartsvæsenet om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. § 135. Ministeren fastsætter, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Stk. 2. Statens Luftfartsvæsens personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Oplysningerne kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det

1) følger af international aftale eller forpligtelse eller

2) er af væsentlig betydning for den udenlandske myndigheds eller internationale organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde, og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i mindst samme omfang som Statens Luftfartsvæsen.«

7. § 137, stk. 2, 2. pkt., affattes således:

»Meddelelesespligten påhviler desuden den person, der gør tjeneste som flyveleder eller den, der efter trafikministerens bestemmelse i medfør af § 74, gør tjeneste i anden stilling af betydning for luftfartssikkerheden, såfremt den pågældende har ydet lufttrafiktjeneste, der har eller har kunnet have betydning for havariet eller hændelsen.«

8. I § 137 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Er luftfartøjschefen ikke i stand til at opfylde pligten efter stk. 2, 1. pkt., påhviler denne ejeren eller brugeren af luftfartøjet.«

Stk. 3 bliver herefter *stk. 4*.

9. I § 144 a indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Statens Luftfartsvæsens personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige, der i henhold til § 141 modtager oplysninger fra kommissionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de herved bliver vidende om.«

10. I § 149, stk. 1, 1. pkt., udgår: »hæfte eller«.

11. I § 149, stk. 3, udgår: », hæfte«, »§ 28« ændres til: »§ 22, stk. 1, § 23, stk. 1, 2. pkt., § 25, stk. 1 og 2« og efter »§ 139, stk. 1« indsættes: », jf. dog § 149 a«.

12. I § 149, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 137, stk. 2, 2. og 3. pkt.« til: »§ 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3« og »hæfte« ændres til: »fængsel indtil 4 måneder«.

13. I § 149, stk. 4, 2. pkt., *stk. 6, 1. pkt.*, og *stk. 7, 1. pkt.*, ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

14. I § 149, *stk. 6*, indsættes efter *1. pkt.*:

»På samme måde straffes den, der gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler den pågældende efter § 137, stk. 2, 2. pkt.«

15. I § 149, *stk. 6, 3. pkt.*, der bliver *4. pkt.*, ændres »2. pkt.« til: »3. pkt.«

16. I § 149, stk. 8, udgår: », hæfte« og efter »i indtil 2 år« indsættes: », jf. dog § 149 a«.

17. § 149, stk. 9, 2. pkt., ophæves og i stedet indsættes:

»Selskaber m.v. (juridiske personer) kan straffes med bøde for overtrædelse af støjforskrifter, der udfærdiges i medfør af § 82 og § 82 a, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den juridiske person eller en hertil knyttet person som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende kan en ejer af en enkeltmandsvirksomhed straffes med bøde, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller en til virksomheden knyttet person som forsætlig eller uagtsom.«

18. I § 149, stk. 10, 1. pkt., ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

19. I § 149, stk. 11, ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a«.

20. I § 149, stk. 12, og stk. 13, 1. pkt., ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

21. I § 149, stk. 14, indsættes efter »straffelovens 5. kapitel«: », jf. dog stk. 9«

22. I § 149, stk. 15, 1. pkt., ændres »Sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde eller hæfte« til: »Sager, hvor der bliver spørgsmål om fængsel«.

23. I § 149, stk. 15, 2. pkt., ændres »Øvrige sager« til: »Sager, hvor der alene bliver spørgsmål om bøde,«.

24. Efter § 149 indsættes:

»§ 149 a. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af § 31, § 52, § 54, § 82, § 83 eller bestemmelser i EF-forordninger på områder, der omfattes af loven.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2001.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Det overordnede formål med lovforslaget er at øge flyvesikkerheden ved at indsamle en større mængde af oplysninger om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden. Et øget antal indberetninger skønnes at kunne bidrage til, at der forebyggende kan reageres fra myndighedernes side, således at antallet af tilfælde, der resulterer i flyvehavari, kan begrænses. Med henblik herpå foreslås, at der gives trafikministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om et *obligatorisk rapporteringssystem*.

Afgørende for muligheden for at indsamle så mange oplysninger som muligt er, at de personer, der har viden om og derfor kan indrapportere om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, ikke risikerer, at indrapporteringen til myndighederne kan komme dem til skade i form af straffesager, der ellers ikke ville være blevet rejst. Lovforslaget indeholder derfor bestemmelser, hvorefter der *ikke* kan *straffes*

efter luftfartslovgivningen for forhold, der pligtmæssigt er indrapporteret af den pågældende som følge af det obligatoriske rapporteringssystem.

Det er tilsvarende vigtigt, at der sker en beskyttelse af oplysningskilden, således at den pågældende heller ikke risikerer andre ulemper ved indrapporteringen, f.eks. offentliggørelse af forholdet. Det foreslås derfor, at der indføres *tavshedspligt* for luftfartsvæsenets personale med hensyn til de oplysninger, der omfattes af det obligatoriske rapporteringssystem, svarende til hvad der er gældende for de oplysninger, der indgår i de undersøgelser, der foretages af Havarikommissionen for Civil Luftfart efter luftfartslovens § 144 a.

Med henblik på forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed indeholder lovforslaget endvidere forslag om, at der kan stilles krav om, at personer for at opnå generel adgangshjemmel til en lufthavns afspærrede område skal godkendes af politiet.

Endelig foreslås en række konsekvensændringer af straffebestemmelserne som følge af afskaffelsen af hæftestrafpen m.v., jf. lov nr. 433 af 31. maj 2000 om ændring af forskellige lovbestemmelser i forbindelse med gennemførelsen af en lov om fuldbyrdelse af straf m.v.

2. Forslagets baggrund og indhold

2.1. Obligatorisk indrapporteringssystem m.v.

Det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde har generelt såvel i Danmark som i udlandet været baseret på undersøgelse og analyse af omstændighederne ved havarier og alvorlige hændelser. Som følge af beregninger baseret på en forholdsvis høj vækst i luftfarten og en uændret havarirate skønnes det, at der om 10-15 år vil indtræffe ét alvorligt havari i den tunge erhvervsmæssige luftfart om ugen på verdensplan. Der har internationalt været enighed om, at dette er uacceptabelt, og at havariraten derfor måtte søges nedbragt.

Den internationale civile luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation) har derfor i længere tid arbejdet med at videreudvikle det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde med henblik på, at der indsamles oplysninger om og foretages analyse af enhver driftsforstyrrelse eller andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden. Indsamling af disse typer oplysninger vil generere mange gange flere data end de hidtil anvendte fra stedfundne havarier og alvorlige hændelser. Det vil herved blive muligt at identificere eventuelle tendenser på det flyvesikkerhedsmæssige område, og myndighederne vil få mulighed for at iværksætte forebyggende foranstaltninger, før eventuelle havarier indtræffer.

Endvidere har Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, Eurocontrol, i 1999 besluttet, at medlemsstaterne skal indføre systemer til rapportering af tekniske og menneskelige fejlfunktioner i luftfartstjenesterne omfattende bl.a. flyveledelse.

Som oplyst i forbindelse med et samråd i Folketingets Trafikudvalg i april 2000 (samrådsspørgsmål AC, Alm. del bilag 818), har Trafikministeriet overvejet at forbedre flyvesikkerheden ved at indføre et obligatorisk rapporteringssystem og sikre fortrolighed om de enkelte indberetninger.

Det er hensigten med lovforslaget, at der indføres en pligt for piloter, besætningsmedlemmer, flyveledere m.fl., virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af fly til at give indberetning til luftfartsvæsenet om visse driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse. Trafikministeren bemyndiges efter lovforslaget til inden for de fastlagte rammer i § 89 b at fastsætte nærmere regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Der vil således blive tale om et rapporteringssystem, der omfatter 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 for Civil Luftfart efter de gældende regler.

For at kunne udføre et effektivt forebyggende flyvesikkerhedsmæssigt arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i luftfartserhvervet - uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer - således at disse erfaringer kan bearbejdes, analyseres og resultatet videreformidles til hele luftfartserhvervet. Det er derfor vigtigt, at de personer og virksomheder, som er i besiddelse af oplysningerne, foretager indrapportering om forhold, der har eller kan have betydning for flyvesikkerheden. Det vil f.eks. dreje sig om observationer i forbindelse med flyvningens gennemførelse, der afviger fra det planlagte og derved skønnes at kunne påvirke flyvesikkerheden. Det gælder også forhold, som opstår som følge af den indrapporterendes egne handlinger eller undladelser. En større mængde af indrapporterede forhold indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige til, at luftfartsvæsenet kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Med henblik på at opnå en høj indrapporteringsprocent for så vidt angår de omhandlede driftsforstyrrelser og irregulære forhold er det vigtigt, at den pågældende, der skal indrapportere om forholdet, har tillid til, at de indrapporterede oplysninger behandles fortroligt og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. Det er desuden luftfartsvæsenets erfaring, at det tilsvarende er vigtigt for mængden af indrapporterede oplysninger, at eventuelle fejltagelser, fejlskøn eller lignende ikke bliver gjort offentligt tilgængelige.

Det følger derfor af lovforslaget, at Statens Luftfartsvæsens personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige skal iagttage tavshed om de oplysninger, som indberettes, i henhold til straffelovens §§ 152 og 152 a-e. Der pålægges herved en speciel tavshedspligt, hvoraf følger, at der ikke vil kunne gives adgang til aktindsigt i henhold til offentlighedslovens

regler, ligesom der ikke vil være mulighed for at give meroffentlighed i de pågældende oplysninger.

Det er tilsvarende vigtigt for at opnå en høj indrapporteringsprocent, at personer, der har viden om og dermed mulighed for at indberette driftsforstyrrelser og andre unormale forhold, ikke selv risikerer at blive straffet, hvis driftsforstyrrelsen skyldes, at den pågældende selv har begået fejl.

Det tilføjes herved, at de omhandlede driftsforstyrrelser og andre unormale forhold på dette område typisk ikke vil blive opdaget, hvis ikke den involverede person selv foretager indberetning herom. Det vil derfor ikke være tilstrækkeligt for at opnå den tilsigtede forbedring af det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde alene at pålægge straf for ikke at foretage den pligtige indberetning.

På denne baggrund skønnes det nødvendigt med et system, hvor der indføres straffrihed for de forhold, der omfattes af indberetningspligten.

For at optimere antallet af indberetninger indeholder forslaget derfor bestemmelser, hvorefter der ikke vil kunne straffes efter luftfartslovgivningen for forhold, hvorom den pågældende selv har foretaget indberetning. Omvendt følger det også af forslaget, at den pågældende vil kunne blive straffet for overtrædelser, der ikke indrapporteres af den pågældende selv, men f.eks. indrapporteres af andre. Der vil derfor være et stærkt incitament for den enkelte til selv at foretage indrapportering om de pågældende forhold.

Efter den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis må menneskerettighedskonventionens artikel 6 fortolkes således, at der gælder et forbud mod selvinkriminering, hvilket bl.a. indebærer begrænsninger i mulighederne for at pålægge oplysningspligt og straffe på grundlag af de modtagne oplysninger. Med den valgte løsning opstår der ikke noget problem i forhold til denne praksis.

Det er luftfartsvesenets vurdering, at det kun vil være muligt at øge antallet af indberetninger i tilstrækkeligt omfang, såfremt der både sikres straffrihed og fortrolighed om indberetningerne.

Da der muligvis på sigt bliver tale om at etablere rapporteringssystemer på tværs af landegrænserne, indeholder lovforslaget mulighed for, at de oplysninger, der indsamles og er undergivet tavshedspligt, under visse betingelser kan videregives til internationale organisationer og udenlandske myndigheder.

2.2. Forslaget i øvrigt

Den europæiske luftfartsorganisation ECAC (European Civil Aviation Conference) har anbefalet forbedringer i de sikkerhedsmæssige foranstaltninger med hensyn til personer, der gives adgang til en lufthavns afspærrede område. Det foreslås derfor, at der gives trafikministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om, at der kun til personer, der er godkendt af politiet, kan udstedes en generel adgangshjemmel til lufthavnens afspærrede

område. Bestemmelsen svarer til den godkendelse, der gælder i dag efter luftfartslovens § 70 b for personer, der foretager eftersyn af personer, bagage, gods eller forsyninger i en lufthavn.

Der foreslås herudover en justering og en præcisering af bestemmelserne i henholdsvis § 144 a og § 149, stk. 9, om tavshedspligt for luftfartsvæsenets ansatte og om virksomheders ansvar for overtrædelser af støjforskrifter.

3. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget indebærer ingen administrative eller økonomiske konsekvenser for amtskommuner eller kommuner.

Forslaget om indførelse af et obligatorisk rapporteringssystem indebærer, at der skal etableres et edb-system i Statens Luftfartsvæsen til håndtering af indberetningerne. Udgiften hertil, som er en engangsudgift, skønnes at udgøre ca. 1 mill. kr. Udgiften vil blive brugerfinansieret ved gebyrer for luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed.

Forslaget om rapporteringssystemet skønnes ikke at indebære væsentlige administrative konsekvenser for staten, idet Statens Luftfartsvæsen, der administrerer området, vil foretage en rationalisering og standardisering af en række hidtidige delvist frivillige rapporteringsformer.

Forslaget om indførelse af et obligatorisk rapporteringssystem omfattes af lovovervågning.

Forslaget om godkendelse af personer, for at de pågældende kan opnå generel adgang til en lufthavns afspærrede område, indebærer et merarbejde for politiet, der skal foretage godkendelserne. I dag er der i alt udstedt ca. 30.000 adgangskort, heraf ca. 26.000 i Københavns Lufthavn, Kastrup. Forslaget skønnes dog ikke at medføre væsentlige økonomiske konsekvenser for staten.

4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Indførelsen af rapporteringssystemet skønnes ikke at indebære nogen økonomiske eller løbende administrative konsekvenser for erhvervslivet. Hittidige delvist frivillige rapporteringsformer rationaliseres og forenkles ved indførelsen af det nye system, idet ca. 20 rapporteringsformularer erstattes af foreløbig 4 formularer. Endvidere vil de oplysninger, som foreslås indberettet til Statens Luftfartsvæsen, normalt findes i virksomhederne, dvs. luftfartsselskaber, lufthavne, flyværksteder m.v., i forvejen, idet en sådan rapportering indgår i virksomhedernes kvalitetsstyringssystemer. Forslaget kan indebære en administrativ engangsbyrde for de virksomheder, der eventuelt skal omlægge deres rapporteringsrutiner i forbindelse med indførelsen af rapporteringssystemet. Det skønnes, at antallet af virksomheder, der kan få omstillingsbyrder som følge af lovforslaget ikke vil overstige 200 virksomheder. Engangsbyrden vil være afhængig af antallet af forhold, der indberettes og variere fra virksomhed til virksomhed fra skønsmæssigt 10 til 50 timer.

Forslaget om godkendelse af personer, der skal have udstedt adgangskort til en lufthavns afspærrede område, vil medføre meget begrænsede konsekvenser for lufthavnene, der skal forelægge ansøgninger om adgangskort for politiet, men forslaget indebærer samtidig en lettelse for lufthavnen, idet lufthavnen herefter ikke selv skal varetage arbejdet med vurdering af de pågældende personer.

5. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

7. Høring

Forslaget har været sendt til høring i Færøernes Landsstyre og Grønlands Hjemmestyre.

Forslaget har endvidere været sendt til høring hos de organisationer m.v., der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej. Se dog pkt. 3
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej. Se dog pkt. 3
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Forslaget indebærer begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet. Se dog pkt. 4
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Forslagene indebærer, at den meddelelsespligt i §§ 28, 42, stk. 2, og 60, stk. 4, der i dag gælder for henholdsvis ejer (eller bruger) af et fly, luftfartøjschefen eller ejer af en flyveplads, ændres.

Forslagene skal ses i sammenhæng med forslaget i nr. 6 om indsættelse af en ny bestemmelse, § 89 b, om etablering af et obligatorisk indrapporteringssystem. Det er hensigten, at det nye indrapporteringssystem tillige skal omfatte meddelelse om visse forhold, som er omfattet af §§ 28, 42, stk. 2, og 60, stk. 4. Der vil således også for disse områder blive tale om straffrihed, såfremt betingelserne i § 149 a er opfyldt.

Med forslaget i nr. 2 ophæves den meddelelsespligt, der gælder i dag efter § 28, til efter regler, fastsat af trafikministeren, snarest at anmelde enhver omstændighed, der har betydning for luftdygtigheden, til luftfartsvæsenet og meddele dette de nødvendige oplysninger til udøvelse af tilsynet, og erstattes med forslaget i nr. 1. Herefter skal ejeren eller brugeren af et luftfartøj efter anmodning meddele Statens Luftfartsvæsen de oplysninger, som er nødvendige for udøvelsen af tilsynet. Endvidere vil der blive fastsat regler om indrapportering vedrørende et luftfartøjs luftdygtighed i medfør af forslaget i nr. 6 om § 89 b.

Forslaget i nr. 3 om ophævelse af § 42, stk. 2, er en konsekvens af forslaget i nr. 2 om § 28. Endvidere vil der i de regler, der bliver fastsat i medfør af § 89 b blive fastsat regler for luftfartøjschefen med hensyn til et luftfartøjs luftdygtighed.

Den meddelelsespligt, der gælder i dag efter § 60, stk. 4, vil blive ændret med forslaget i nr. 4, idet meddelelsespligten herefter vil blive fastlagt i de regler, der vil blive fastsat i medfør af § 89 b. Forslaget vedrørende § 60, stk. 4, indebærer endvidere en præcisering af lufthavnsindehaverens forpligtelser, der uanset forslaget om meddelelsespligt i § 89 b skal gælde, for så vidt angår forhold, der har flyvesikkerhedsmæssig betydning for benyttelse af lufthavnen.

Indrapporteringer om forhold, der er omfattet af reglerne for flyvehavarier og flyvehændelser, vil ikke blive omfattet af forslaget vedrørende § 89 b. Der henvises herved til den anførte afgrænsning i § 89 b om forhold, der »ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse«. Der vil derfor ikke i medfør af disse bestemmelser være pligt til indberetning i medfør af § 89 b, men der vil være pligt til at foretage meddelelse herom efter reglerne for flyvehavarier, jf. de gældende regler i §§ 134 ff.

Tilsidesættelse af oplysningspligten efter den i nr. 1 foreslåede bestemmelse straffes, jf. forslagets § 1, nr. 11. Det bemærkes, at bestemmelsen ikke kan anvendes, hvis der på det tidspunkt, hvor anmodningen fremsættes, er mistanke om, at ejer eller bruger selv har gjort sig skyldig i noget strafbart i forbindelse med forhold, der er genstand for undersøgelser.

Til nr. 5

Forslaget om ændring af § 70 indebærer, at der administrativt kan fastsættes regler om, at der kun til personer, der er godkendt af politiet, kan udstedes, herunder fornyes, et generelt adgangskort til lufthavnens afspærrede område. Formålet med forslaget er at forbedre sikkerheden for så vidt angår forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, og forslaget skal bl.a. sikre, at Danmark lever op til de anbefalinger, der er vedtaget af den europæiske luftfartsorganisation ECAC (European Civil Aviation Conference). Forslaget svarer i øvrigt til, hvad der gælder for godkendelse af personer, der foretager eftersyn af personer, bagage, gods eller forsyninger på flyvepladser efter lovens § 70 b.

I dag foretages vurderingen af, om der skal udstedes adgangskort, alene af lufthavnen. En person vil kunne nægtes adgang, hvis lufthavnen vurderer, at den pågældende udgør en sikkerhedsrisiko, f.eks. fordi vedkommende ved en tidligere lejlighed uretmæssigt har forsøgt at medtage våben på det afspærrede område. Den gældende ordning er imidlertid ikke sikkerhedsmæssigt optimal, idet en lufthavn alene vil kunne få oplysninger om forhold, der er indeholdt i straffeattester, der kan udleveres til private. De private straffeattester indeholder imidlertid ikke alle oplysninger om strafbare forhold, som kan have sikkerhedsmæssig betydning. Bl.a. indeholder de ikke oplysninger om overtrædelse af våbenloven. Derudover har politiet i det hele taget bedre mulighed for at vurdere, om der er risiko for, at en person kan tænkes at benytte den generelle adgang til det afspærrede område til f.eks. at indsmugle ulovlige våben eller sprængstoffer.

En konsekvens af en manglende godkendelse til et generelt adgangskort vil ikke nødvendigvis være, at den pågældende person ikke kan få adgang til lufthavnens afspærrede område. Det vil i sådanne tilfælde være nødvendigt, at lufthavnen afgør, under hvilke betingelser en begrænset adgang eventuelt kan gives. Det kan dog ikke udelukkes, at en person, der efter politiets vurdering ikke kan godkendes, på baggrund af de konkrete forhold, herunder arbejds karakter, ikke vil blive ansat, eller at et eksisterende ansættelsesforhold må bringes til ophør.

Til nr. 6

Det foreslås, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler, hvorved der til brug for luftfartsvesenets forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde indføres et obligatorisk rapporteringssystem med indberetning af visse driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse. Trafikministeren vil skulle fastsætte regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Hidtil har indberetninger til Statens Luftfartsvesen fundet sted dels som obligatoriske indberetninger med hjemmel i luftfartsloven eller administrative forskrifter (Bestemmelser for Civil Luftfart) dels som frivillige indberetninger. For så vidt angår obligatoriske indberetninger er ejeren eller brugeren af et luftfartøj og piloten efter de gældende bestemmelser i henholdsvis luftfartslovens § 28 og § 42 pålagt at indberette enhver omstændighed af betydning for luftdygtigheden. For godkendte lufthavnes vedkommende

er indehaveren af denne efter luftfartslovens § 60, stk. 4, forpligtet til at indberette indtrådte forhold, der gør, at anlægget ikke længere tilfredsstiller de krav, der er stillet i godkendelsen. Det foreslås, at disse obligatoriske indberetninger justeres under hensyn til forpligtelsen til indrapportering, der følger af bestemmelsen i § 89 b. Der henvises herved til bemærkningerne til nr. 1 - 4.

I Bestemmelser for Civil Luftfart (de såkaldte BL'er) er foreskrevet en række indberetninger, f.eks. indberetninger fra brand- og redningstjenester om udrykninger (BL 3-9), indberetninger om fuglekollisioner (BL 3-16), indberetninger efter BL 1-9 om flyvning uden korrekt fungerende Flight Data Recorder (»den sorte boks«), indberetninger af driftsstatistik og driftsovervågning af større luftfartøjer (BL 1-11), indberetninger efter BL 1-16 om flyvning uden virkende eller »falske« GPWS (Ground Proximity Warning System - advarselssystem, der indikerer, at flyvehøjden er for lav, eller at flyet nærmer sig jorden for hurtigt) og indberetninger om tilsidesættelse af gældende regler under ambulanceflyvning (BL 5-1).

Endelig indberettes en række forhold, uden at der er forpligtelse hertil, f.eks. visse FOR'er (Flight Occurrence Report, dvs. pilotens rapportering af operative afvigelser under flyvningen), kopi af tekniske logsider (pilotens tekniske anmærkninger for hver flyvning), kopi af vedligeholdelsesattester, rapport fra piloter, som har konstateret signalforstyrrelser ved anvendelse af ILS (instrumentlandingsystem).

Som anført under de almindelige bemærkninger er det hensigten, at bemyndigelsen i stk. 1 udnyttes til at indføre et nyt obligatorisk rapporteringssystem, der dels standardiserer rapporteringen af forhold af betydning for flyvesikkerheden, og dels samler rapporteringen til Statens Luftfartsvæsen fra alle dele af luftfartserhvervet i ét system, således at en potentiel risiko på f.eks. en lufthavn kan opdages via en rapportering fra en pilot, en flyveleder eller en flymekaniker og omvendt. Samtidig forenkles den nuværende rapportering, der som nævnt i et vist omfang er frivillig, idet mere end 20 forskellige rapporteringsformer planlægges erstattet af foreløbig fire former for obligatorisk rapportering.

Det foreslås, at rapporteringssystemet ikke skal omfatte forhold, der har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse. Baggrunden herfor er, at der for flyvehavari og flyvehændelser allerede i dag gælder en pligt til at foretage meddelelse om et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. luftfartslovens § 137 og de regler, der er udstedt i medfør heraf. Reglerne for indberetning af flyvehavari og flyvehændelser til Havarikommissionen for Civil Luftfart berøres derfor ikke af forslaget i nr. 6.

Med hensyn til hvilke forhold der skal indrapporteres efter de regler, der udstedes i medfør af § 89 b, er det ikke muligt entydigt at definere »driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden«, men det drejer sig om afvigelser fra det planlagte eller forventede. De administrative forskrifter, der vil blive fastsat, vil indeholde lister over, hvilke forhold der skal indberettes. Den europæiske sammenslutning af luftfartsmyndigheder JAA (Joint Aviation Authorities) har udarbejdet en sådan liste for indberetninger om *operative forhold*, og Eurocontrol har udarbejdet en tilsvarende liste for

rapportering for *flyvesikringstjenester*. Disse lister vil kunne danne grundlag for de danske regler, men det forudses, at såvel ny teknologi som ny viden og erfaringer kan bevirke, at listerne løbende videreudvikles og revideres. Den foreslåede bestemmelse åbner mulighed for en sådan løbende tilpasning af rapporteringssystemet.

På det foreliggende grundlag forventes, at det nye rapporteringssystem vil komme til at indeholde rapportering af navnlig følgende forhold:

1. Operationel rapportering om afvigelser, der forekommer under flyvningen, f.eks. at et luftfartøj utilsigtet afviger fra den tilsigtede kurs eller flyvehøjde, eller at datasystemer fejlprogrammeres.
2. Rapportering af afvigelser i forbindelse med flyveledelse, f.eks. om kommunikation mellem flyveleder og pilot, hvor sprogbrugen giver anledning til misforståelser.
3. Teknisk rapportering fra flyværksteder, f.eks. om ukorrekt samling af en komponent, der opdages under afprøvning.
4. Rapportering fra lufthavnene, f.eks. om landingslys eller andre hjælpemidler, der ikke fungerer, som de skal.

Med hensyn til indberetningsmåden er det hensigten, at pligten til at foretage indrapportering skal pålægges alle involverede parter.

I de administrative forskrifter, der påtænkes udarbejdet, vil det blive præcist fastlagt, i hvilke tilfælde der er en pligt til at foretage indberetning, hvem der skal foretage indberetningen, og hvornår og hvad der helt præcist skal indberettes. Det vil hermed tillige klart fremgå, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at de pågældende personer kan opnå straffrihed, såfremt der overhovedet er tale om forhold, der kan straffes, jf. herved den foreslåede § 149 a (lovforslagets nr. 24), hvorefter der er straffrihed efter luftfartsloven for forhold, der indberettes pligtmæssigt efter § 89 b.

For så vidt angår tilfælde, hvor der er tale om forhold, for hvilke flere personer ville kunne straffes, vil det endvidere klart fremgå af forskrifterne, under hvilke omstændigheder de involverede personer vil kunne opnå straffrihed. Det skal i den forbindelse fremhæves, at det følger af den foreslåede § 149 a, at alle parter, der foretager en indberetning, som de efter forskrifterne er forpligtet til at indgive, opnår straffrihed. Spørgsmålet om straffrihed vil dermed ikke afhænge af, hvem der måtte komme først med sin indberetning, blot den fremkommer inden for de rimelige frister, der vil blive fastsat.

Uanset at reglerne for flyvning er særdeles omfattende og præget af mange detaljerede bestemmelser, forventes dog kun en del af de indrapporterede forhold at ville kunne være omfattet af strafbestemmelser, idet det må forventes, at der i en vis udstrækning vil kunne være tale om hændelige forhold.

For så vidt angår operationelle forhold under flyvning eventuelt i forbindelse med flyveledelse, vil pligten blive pålagt pilot (luftfartøjschef), samt eventuel involveret andenpilot og flyveleder. Indberetningen vil herefter skulle videregives til det pågældende luftfartsselskab henholdsvis den virksomhed, der driver flyvesikringstjenesten, således at oplysningerne tillige kan indgå i og være til gavn for virksomhedens interne kvalitetsstyringssystem. Med hensyn til forhold på lufthavne og værksteder vil pligten til at foretage indberetning tilsvarende blive pålagt den ansatte, der herefter skal rapportere til luftfartsvæsenet via lufthavnen henholdsvis værkstedet. Lufthavnen respektive værkstedet får herved tilsvarende mulighed for internt at drage fordel af oplysninger om driftsforstyrrelser og irregulære forhold.

Det følger af bestemmelsens stk. 2, at der indføres tavshedspligt med hensyn til oplysninger, som indrapporteres til Statens Luftfartsvæsen af personer og virksomheder i luftfarten til brug for det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde. Tavshedspligten svarer til den tavshedspligt, der efter lovens § 144 a gælder for oplysninger, som indgår i de undersøgelser, der foretages af Havarikommissionen for Civil Luftfart. Bestemmelsen er en speciel tavshedspligtbestemmelse, og konsekvensen heraf er bl.a., at oplysningerne ikke er omfattet af adgangen til aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen. Tavshedspligten gælder også for det tilfælde, at luftfartsvæsenet gør brug af eksterne eksperter.

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

Uanset at manglende indberetning vil blive gjort strafbar efter lovens § 149, stk. 10, og uanset der foreslås indført bestemmelser om, at der ikke kan straffes efter luftfartslovgivningen for forhold, der indrapporteres af den pågældende som følge af det obligatoriske rapporteringssystem, er det således luftfartsvæsenets opfattelse, at man kun vil få et tilstrækkeligt stort antal indberetninger til brug for det forebyggende analysearbejde, hvis der tillige kan sikres fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes.

Det anses i den forbindelse for betydningsfuldt, at der etableres en ordning, hvor der gælder en speciel tavshedspligt, idet en sådan ordning giver en større sikkerhed for, at der ikke sker offentliggørelse, herunder efter reglerne om meroffentlighed.

En stor del af de forhold, der vil skulle indrapporteres, er forhold, som er opstået under flyvningen, og som ofte kun piloten selv har mulighed for at konstatere. Der er derfor i vidt omfang tale om forhold, som aldrig ville komme frem, medmindre piloten selv indrapporterede dem. Det må forventes, at der kun vil blive foretaget indberetninger i

tilstrækkeligt omfang, hvis piloten har fuld tillid til, at det, den pågældende indberetter, ikke vil kunne komme til offentlighedens kundskab.

Det er luftfartsvæsenets vurdering, at det ikke vil være tilstrækkeligt, at den manglende indberetning er strafbar. Dette skyldes, at der typisk ikke vil være andre end den involverede person, der er bekendt med forholdet, hvorved risikoen for, at overtrædelsen anmeldes af andre og derved kommer til myndighedernes kendskab, er yderst begrænset.

Hvis der ikke skabes fortrolighed om de fejl, der skal indrapporteres, er der derfor en stor risiko for, at luftfartsvæsenet kun får rapporter om forhold, som påregnes også at blive indrapporteret af andre, som har været impliceret i eller observeret episoden, og antallet af sådanne rapporter vurderes at være begrænset.

Konsekvensen bliver således, såfremt der ikke kan opnås fortrolighed om rapporteringerne, at hverken myndigheder, piloter, flyveledere eller andre får indsigt i arten eller mængden af de fejl, der begås inden for luftfarten til skade for flyvesikkerheden.

Det tilføjes herved, at det har været overvejet, om den fornødne fortrolighed og dermed muligheden for at opnå en høj grad af rapportering ville kunne tilgodeses, såfremt luftfartsvæsenet modtog rapporter, der alene indeholdt anonymiserede oplysninger, dvs. ikke indeholdt oplysninger om navnet på piloten eller luftfartsselskabet eller flyets registreringsbetegnelse, og som der så til gengæld ville kunne gives aktindsigt i efter offentlighedslovens regler.

For at kunne være sikker på, at episoden ikke vil kunne identificeres, vil det dog desuden være nødvendigt at udelade oplysninger om flytype, rutenummer, afgang- og landingssted m.m. Dette skyldes, at flyveverdenen i Danmark er meget lille, og det vil derfor være relativt nemt at identificere det pågældende luftfartsselskab f.eks. på baggrund af oplysninger i luftfartsvæsenets Luftfartøjsregister, der er offentligt og indeholder oplysninger bl.a. om registreringsbetegnelse, flytype, ejerforhold m.m.

Det er luftfartsvæsenets vurdering, at rapporter, hvor de ovenfor nævnte oplysninger er udeladt, ikke vil have den fornødne kvalitet i forhold til det flyvesikkerhedsmæssige arbejde. Endvidere er det ikke tilstrækkeligt med anonymiserede oplysninger, idet disse ikke kan imødekomme luftfartsvæsenets behov for i visse tilfælde at tage kontakt til den person eller virksomhed, der har foretaget indrapporteringen.

Det er derfor vurderingen, at det er nødvendigt for at opnå det bedst mulige grundlag for det forebyggende analysearbejde til gavn for flyvesikkerheden, at luftfartsvæsenet 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 flyvesikkerheden.

Der foregår i vidt omfang internationalt samarbejde om det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde. I stk. 3 åbnes mulighed for at udveksle oplysninger med udenlandske myndigheder eller internationale organisationer dels som følge af en

folkeretlig forpligtelse og dels i tilfælde, hvor det er af væsentlig betydning for en udenlandsk myndigheds eller international organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde, og hvor modtageren er undergivet tavshedspligt i mindst samme omfang som foreskrevet i stk. 2. For myndigheders vedkommende vil det være luftfartsmyndigheder, og de udenlandske organisationer, der kan komme på tale vil være luftfartsorganisationer eller EU.

Tavshedspligten gælder for de oplysninger, der indberettes til Statens Luftfartsvæsen, mens resultatet af bearbejdningen af oplysningerne, f.eks. foretagne analyser og eventuelle anbefalinger på baggrund heraf, som nævnt ovenfor vil være tilgængelige for offentligheden i det omfang, de ikke indeholder identificerbare oplysninger fra indberetningerne.

For så vidt angår tavshedspligtens betydning for muligheden for at videregive oplysninger til andre myndigheder henvises til bemærkningerne til nr. 9.

Overtrædelse af de forskrifter, der fastsættes af trafikministeren, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. lovens § 149, stk. 10, og forslaget i nr. 18.

Til nr. 7 og 14

Forslaget indebærer, at det fastsættes udtrykkeligt i § 137, stk. 2, 2. pkt., at flyveledere og andre, der udøver lufttrafiktjeneste, er omfattet af en meddelelsespligt svarende til den, der gælder for luftfartøjschefen. Flyveledere og andre, der udøver lufttrafiktjeneste, har også hidtil været forpligtet til at underrette Havarikommissionen for Civil Luftfart om havarier og hændelser, idet dog pligten hertil har være fastsat som en tjenstlig forpligtelse. Under hensyn til at der er mulighed for, at også andre end statsansatte kan udøve flyveledelse foreslås, at forpligtelsen direkte fremgår af bestemmelsen i § 137, stk. 2, svarende til, hvad der gælder for luftfartøjschefer. Det følger endvidere heraf, at indrapportering fra flyveledere m.fl. omfattes af den tavshedspligt, der gælder efter § 144 a.

Det foreslås, at bestemmelsen strafsanktioneres på samme måde, som gælder i dag for luftfartøjschefer, hvorved der straffes i tilfælde af grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til de pligter, der påhviler den pågældende.

Til nr. 8

Ændringen er redaktionel, idet den subsidiaire pligt, der tidligere fremgik af stk. 2, for ejeren eller brugeren af et luftfartøj, flyttes og herefter fremgår af stk. 3.

Til nr. 9

Havarikommissionen for Civil Luftfart er i sit arbejde med undersøgelse af havarier og hændelser underlagt tavshedspligt, idet kommissionens personale, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som kommissionen foretager, er forpligtet til over

for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen, jf. herved luftfartslovens § 144 a. Derimod offentliggøres kommissionens endelige rapport efter reglerne i § 142, stk. 3.

Når Statens Luftfartsvæsen bistår havarikommissionen ved gennemførelsen af en undersøgelse, følger det af den gældende § 144 a, at luftfartsvæsenets personale er underlagt samme tavshedspligt som kommissionens eget personale.

Efter luftfartslovens § 141 påhviler det havarikommissionen at holde Statens Luftfartsvæsen løbende underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for flyvesikkerheden, og tidligst muligt at gøre luftfartsvæsenet bekendt med sine vurderinger heraf.

Sådanne videregivne oplysninger er imidlertid ikke omfattet af en tilsvarende bestemmelse om tavshedspligt i Statens Luftfartsvæsen.

Oplysningerne vil dog i vidt omfang kunne undtages fra aktindsigt i medfør af offentlighedslovens § 13, stk. 1, nr. 6, efter en konkret vurdering, idet der vil være tale om pligtmæssig videregivelse af tavshedsbelagte oplysninger.

Denne ordning indebærer således, at luftfartsvæsenet i hvert enkelt tilfælde og for hvert enkelt dokument skal foretage en konkret vurdering af, om der kan gives aktindsigt i de oplysninger, som luftfartsvæsenet har modtaget fra havarikommissionen, eller om der kan gives afslag på aktindsigt, fordi det er nødvendigt til beskyttelse af væsentlige hensyn til private eller offentlige interesser, hvor hemmeligholdelse efter forholdets særlige karakter er påkrævet. Endvidere vil der skulle foretages en vurdering af, om der skal foretages ekstrahering efter de gældende regler i offentlighedsloven.

På denne baggrund og under hensyn til, at det skønnes at have væsentlig betydning for havarikommissionens arbejde med undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser, at piloter og luftfartsselskaber m.v. kan foretage indberetninger i tillid til, at der er fuldstændig fortrolighed om de oplysninger, som indgives, foreslås derfor som et nyt stk. 2 i § 144 a, at de oplysninger, som Statens Luftfartsvæsen pligtmæssigt modtager fra Havarikommissionen for Civil Luftfart i henhold til § 141, skal være underkastet samme hemmeligholdelse som den, der er gældende i Havarikommissionen for Civil Luftfart.

Det tilføjes herved, at havarikommissionens arbejde netop er lagt an på, at kommissionen i fortrolighed kan modtage oplysninger fra piloter, luftfartsselskaber m.fl., og at det vil kunne være forbundet med konsekvenser for omfanget af de oplysninger, der fremover vil blive afgivet til havarikommissionen i undersøgelsesarbejdet med henblik på at forebygge flyvehavarier og flyvehændelser, såfremt tilliden til, at der gælder fortrolighed om oplysninger, der gives til havarikommissionen, svækkes.

Forslaget indebærer, at Statens Luftfartsvæsen (i lighed med hvad der gælder for havarikommissionen) ikke vil være berettiget til at videregive de omhandlede oplysninger til »uvedkommende«. Med hensyn til afgrænsningen af begrebet »uvedkommende« vil de

almindeligt gældende forvaltningsretlige regler herfor være gældende, jf. herved forvaltningslovens § 28.

I forhold til andre myndigheder vil det i den forbindelse indgå i vurderingen, om en videregivelse i givet fald vil kunne antages at være et naturligt led i den pågældende anden myndigheds arbejde. Det må antages, at dette indebærer, at der f.eks. ikke i almindelighed vil kunne ske videregivelse til Trafikministeriet.

Til nr. 10, 13, 16 og 18 - 20

Ændringerne er en teknisk 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 hæftestrafen afskaffes.

Til nr. 11

Forslaget indebærer en justering af strafbestemmelsen for så vidt angår straf for overtrædelse af luftfartslovens § 28.

Forslaget er delvis en konsekvens af forslagene i nr. 2 og 6, idet en manglende indberetning om forhold, der har betydning for luftdygtigheden, og som vil blive omfattet af § 89 b, vil kunne straffes efter forslaget i nr. 18 om § 149, stk. 10.

Herudover foreslås en justering for så vidt angår den resterende del af den gældende bestemmelse i § 28 med hensyn til hvem, der er ansvarlig for, at et luftfartøj er luftdygtigt, der må ses i sammenhæng med de gældende bestemmelser i § 22, stk. 1, til kun at anvende et luftfartøj, der er luftdygtigt, § 25, stk. 1 og 2, om luftdygtighedsbevis for danske eller udenlandske fly og forslaget vedrørende § 23, stk. 1, 2. pkt. om pligt til efter anmodning at meddele luftfartsvæsenet de oplysninger, der er nødvendige for udøvelsen af tilsynet.

Forslaget indebærer en omformulering af grundlaget for straf for manglende luftdygtighed, idet der i stedet for straf for overtrædelse af § 28, der ændres med forslaget i nr. 2, foreslås straf for overtrædelse af bestemmelserne i den gældende § 22, stk. 1, om et luftfartøjs luftdygtighed, den foreslåede bestemmelse vedrørende § 23, stk. 1, 2. pkt., om pligt til efter anmodning at meddele luftfartsvæsenet de oplysninger, som er nødvendige for tilsynet, og den gældende § 25, stk. 1 og 2, om luftfartøjers luftdygtighedsbevis.

Det skønnes hensigtsmæssigt, at der pålægges straf for overtrædelse af de nævnte bestemmelser i §§ 22, 23 og 25.

For så vidt angår ændringen vedrørende straffen »hæfte« henvises til bemærkningerne til nr. 10, 13, 16 og 18 20.

Til nr. 12

For så vidt angår ændringen vedrørende straffen »hæfte« henvises til bemærkningerne til nr. 10, 13, 16 og 18 - 20. Med hensyn til forslaget om § 137, stk. 2, er der tale om en teknisk konsekvensændring som følge af forslaget i nr. 7 og 8.

Til nr. 15

Der er tale om en teknisk konsekvensændring som følge af forslaget i nr. 14.

Til nr. 17

Det præciseres i forslaget, at selskaber m.v. (juridiske personer) straffes på objektivet grundlag for overtrædelse af støjforskrifter, selv om en involveret pilot eventuelt ikke vil kunne straffes, f.eks. som følge af, at der ikke foreligger tilregnelser på grund af, at der er tale om et hændeligt forhold, eller fordi der alene foreligger simpel uagtsomhed og ikke forsæt eller grov uagtsomhed. En præcisering er nødvendig efter ændringen af straffeloven med lov nr. 474 af 12. juni 1996 om strafansvar for juridiske personer, idet et strafansvar for en arbejdsgiver, der er en juridisk person, efter reglerne i straffelovens 5. kapitel forudsætter, at der foreligger tilregnelser fra den ansattes side, jf. straffelovens § 27. Af de samme bevismæssige og præventive grunde, som i sin tid dannede grundlag for bestemmelsens indførelse, er det væsentligt, at der fortsat foreligger mulighed for straf på objektivet grundlag af luftfartsselskaber, der stort set alle er juridiske 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 forsætlig eller uagtsom, dvs. på objektivet grundlag, foreslås sprogligt justeret, men der tilsigtes ikke nogen ændring af indholdet for så vidt angår virksomhedsejerens 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 videreformidle 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 forslagets 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 forslagets 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. fejlregning 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 foranlediger, at piloten må anmode om hjælp til at sikre flyvningens gennemførelse. Et andet eksempel kunne være, at piloten ikke overholder den klarerede flyvehøjde, uden at dette dog resulterer i et havari eller uden at der opstår en konkret fare herfor. Der vil i begge situationer være tale om en overtrædelse af BL 7-1 om lufttrafikregler, fastsat i medfør af § 82. For flyveledere kan der være tale om, at der ikke er sørget for tilstrækkelig afstand mellem to luftfartøjer eller anvendelse af forkert fraseologi (sprogbrug eller terminologi), der giver anledning til misforståelser, uden at dette har ført til et havari eller fare herfor. Sådanne forhold vil være en overtrædelse af bestemmelserne i henholdsvis BL 7-8 om drift af lufttrafiktjenesteenheder og BL 7-14 om procedurer for radiokommunikation, der er fastsat i medfør af § 54.

Ansvar for at en flyvning forberedes og gennemføres i overensstemmelse med de gældende bestemmelser påhviler efter luftfartslovens § 42 altid den til enhver tid værende luftfartøjschef, også selv om en eventuel fejl er begået af jordpersonel (forberedelse af flyvningen) eller af andenpiloten (under flyvningen).

Den foreslåede straffrihed vil også gælde i tilfælde, hvor der eventuelt måtte foreligge forsæt eller grov uagtsomhed, men som det fremgår af bestemmelsen kun i tilfælde, hvor forholdet ikke har ført til et flyvehavari eller en flyvehændelse, og hvor forholdet derfor er omfattet af indrapporteringspligten i § 89 b og de nærmere regler for indberetning, der vil blive udstedt herom.

Straffriheden indebærer ikke, at en pilot generelt kan overtræde luftfartslovgivningen og opnå straffrihed, fordi den pågældende indberetter forholdet til Statens Luftfartsvæsen. De tilfælde, der omfattes af indberetningspligten, vil blive nøje beskrevet i de administrative forskrifter, og indberetning af forhold, som ikke er foreskrevet efter § 89 b, medfører ikke straffrihed. Der vil heller ikke kunne opnås straffrihed for havarier og hændelser ved at indberette sådanne til Statens Luftfartsvæsen i stedet for til havarikommissionen. Hvis Statens Luftfartsvæsen modtager indberetninger, som rettelig henhører under havarikommissionen efter reglerne i § 137, vil luftfartsvæsenet sørge for at videresende indberetningerne til havarikommissionen.

Det nærmere indhold af det obligatoriske rapporteringssystem er endnu ikke fastlagt. Det kan oplyses, at der ved den nærmere udformning heraf vil blive foretaget en afvejning af på den ene side hensynet til at kunne generere en stor mængde af relevante oplysninger af betydning for flyvesikkerheden i forhold til på den anden side hensynet til ikke at fritage for straf i større omfang end nødvendigt.

Såfremt der mod forventning skulle opstå et misbrug af ordningen for så vidt angår straffrihed, er der efter forslaget om § 89 b mulighed for at, at de forskrifter, der udstedes i medfør af § 89 b, kan ændres, således at forholdet ikke omfattes af det obligatoriske

rapporteringssystem, og der på ny bliver mulighed for at pålægge straf efter de almindelige regler.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2001.

Bilag 1

**Organisationer m.m., der er blevet hørt over lovforslaget om
ændring af luftfartsloven**

Air Alpha A/S

Air Alsie A/S

Air Center West

Air Gate ApS

Air Holbæk I/S

Akademikernes Centralorganisation

AOPA Danmark

Autoriserede Danske Flyværksteder

Aviation Assistance A/S

Billund Air Center A/S

Center Flight ApS

Cimber Air A/S

Copenhagen Airtaxi A/S

Danish International Helicopters ApS

DANSAM

Dansk EI-Forbund

Dansk Flyvelederforening

Dansk Metalarbejderforbund

Danske Pilotorganisationers Samråd

Datatilsynet

Egon Kargaard Sørensen

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Execujet Scandinavia A/S

Flyvebranchens Personaleunion

Forbundet af Offentlige Ansatte

Forbundet Træ-Industri-Byg

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd

Færøernes Landsstyre

Grønlands Hjemmestyre

Grønlands Lufthavnsvæsen

Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund

Heliflight East ApS

Helikopter-Service A/S

Ikaros Fly ApS

Jetcopter v/H5 Airservice ApS

Kongelig Dansk Aeroklub

Kvindeligt Arbejderforbund

Københavns Lufthavne A/S
Landsorganisationen
Ledernes Hovedorganisation
Luftfartsdirektoratet, Island
Luftfartstilsynet, Norge
Luftfartsverket, Finland
Luftfartsverket, Sverige
Maersk Air A/S
Muk Air A/S
Newair A/S
North Flying A/S
Nordisk Flyforsikringsgruppe
Nærings- og Nydelsesmiddelarbejder Forbundet
Premiair A/S
Prosa
Rigspolicefen
Rådet for Større Flyvesikkerhed
SAS Danmark A/S
SAS-konsortiet, Danmark
Specialarbejderforbundet i Danmark
Star Air A/S
Starling Air

Statstjenestemændenes Central Organisation

Sterling European Kommanditaktiesekslab

Sun-Air of Scandinavia A/S

Teknisk Landsforbund

Telekommunikationsforbundet

Uni-Fly

Bilag 2

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000, foretages følgende ændringer:

§ 23. Besigtigelse af luftfartøjer til konstatering af deres luftdygtighed skal ske ved luftfartsvæsenet, der endvidere fører tilsyn med, at luftfartøjer, så længe de benyttes til luftfart efter denne lov, er luftdygtige.

Stk. 2. Luftfartsvæsenet kan lade besigtigelse og tilsyn foretage ved en af samme udpeget dansk eller udenlandsk sagkyndig eller udenlandsk myndighed.

§ 28. Ejeren eller brugeren af et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, er ansvarlig for, at fartøjet er luftdygtigt, samt for, at der for dette foreligger gyldigt luftdygtighedsbevis, ligesom han efter regler, fastsat af trafikministeren, snarest skal anmelde enhver omstændighed, der har betydning for luftdygtigheden, til luftfartsvæsenet og meddele dette de for udøvelse af tilsynet med luftdygtigheden nødvendige oplysninger.

1. I § 23, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Ejeren eller brugeren af et luftfartøj skal efter anmodning meddele Statens Luftfartsvæsen de oplysninger, som er nødvendige for udøvelsen af tilsynet.«

2. § 28 affattes således:

»**§ 28.** Ejeren eller brugeren af et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, er ansvarlig for, at fartøjet er luftdygtigt, og for, at der for dette foreligger gyldigt luftdygtighedsbevis.«

§ 42. - - -

Stk. 2. Hvad der i § 28 er fastsat om pligt til at anmelde enhver omstændighed, der har betydning for luftdygtigheden, til luftfartsvæsenet og til at meddele dette de for udøvelsen af tilsynet med luftdygtigheden nødvendige oplysninger, får tilsvarende anvendelse på luftfartøjschefen.

§ 60. - - -

Stk. 4. Er der indtrådt noget forhold, som kan medføre, at anlægget ikke længere tilfredsstillende kravene, er indehaveren pligtig til at give meddelelse til luftfartsvæsenet, så snart han har fået kendskab til forholdet. Hvis forholdet er af den art, at det er farligt at bruge anlægget, skal indehaveren, i den udstrækning det er nødvendigt, sætte dette ud af drift uden at afvente luftfartsvæsenets afgørelse.

§ 70. Trafikministeren kan udfærdige forskrifter om adgang til og færdsel på flyvepladser og om luftfartøjers ophold på disse samt efter forhandling med industriministeren om fornødent udstede forbud mod sejlads og ophold i farvande, der midlertidigt eller permanent benyttes som flyveplads.

3. § 42, stk. 2, ophæves.

4. § 60, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Er der indtrådt noget forhold, som kan medføre, at anlægget ikke længere tilfredsstillende kravene, og er forholdet af en sådan art, at der kan være en flyvesikkerhedsmæssig risiko forbundet med at anvende anlægget, er indehaveren pligtig til, i den udstrækning det er nødvendigt, at sætte dette helt eller delvist ud af drift, medmindre luftfartsvæsenet tillader, at anlægget fortsat bruges.«

5. I § 70 indsættes som 2. pkt.:

»Trafikministeren kan fastsætte regler om, at der kun til personer, der er godkendt af politiet, kan udstedes en generel adgangshjemmel til lufthavnens afspærrede område.«

6. Efter § 89 a indsættes i kapitel 8:

»**§ 89 b.** Til brug for Statens Luftfartsvæsenes forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde skal personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer give indberetning til luftfartsvæsenet om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. § 135. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Stk. 2. Statens Luftfartsvæsenes personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til stk. 1, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Oplysningerne kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det

1) følger af international aftale eller forpligtelse eller

2) er af væsentlig betydning for den udenlandske myndigheds eller internationale organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige

arbejde, og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i mindst samme omfang som Statens Luftfartsvæsen.«

§ 137. - - -

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

§ 144 a. Kommissionens personale, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af kommissionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

§ 149. Med hæfte eller fængsel indtil 2 år straffes den, som efter at have nydt spiritus gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj i strid med bestemmelserne i § 50, stk. 1. Med samme straf anses, den der gør tjeneste på et luftfartøj til trods for, at retten hertil er inddraget, frakendt eller frataget ham i medfør af § 150. Under særligt formidlende omstændigheder kan straf af bøde anvendes.

- - -

Stk. 3. Med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år straffes den, der overtræder § 21, § 28, § 32, stk. 3 og 4, § 36, stk. 1 og 2, § 39, § 41, stk. 1, § 42, § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 60, stk. 1, 1. pkt., og stk. 4, § 74, jf. § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 84, stk. 2, § 85, stk. 1, § 130, og § 139, stk. 1.

Stk. 4. Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 12, stk. 1, 1. 3. pkt., § 13, stk. 2, § 20, § 40 b, § 55, stk. 1, § 59, stk. 1 og 3, § 66, § 75 stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt., og § 137, stk. 2, 2. og 3. pkt., straffes med bøde eller hæfte. Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt., straffes med bøde eller hæfte. For overtrædelse af § 40 b kan der pålægges en arbejdsgiver

7. § 137, stk. 2, 2. pkt., affattes således:

»Meddelelesespligten påhviler desuden den person, der gør tjeneste som flyveleder eller den, der efter trafikministerens bestemmelse i medfør af § 74, gør tjeneste i anden stilling af betydning for luftfartssikkerheden, såfremt den pågældende har ydet lufttrafiktjeneste, der har eller har kunnet have betydning for havariet eller hændelsen.«

8. I § 137 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Er luftfartøjschefen ikke i stand til at opfylde pligten efter stk. 2, 1. pkt., påhviler denne ejeren eller brugeren af luftfartøjet.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

9. I § 144 a indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Statens Luftfartsvæsens personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige, der i henhold til § 141 modtager oplysninger fra kommissionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de herved bliver vidende om.«

10. I § 149, stk. 1, 1. pkt., udgår: »hæfte eller«.

11. I § 149, stk. 3, udgår: », hæfte«, »§ 28« ændres til: »§ 22, stk. 1, § 23, stk. 1, 2. pkt., § 25, stk. 1 og 2« og efter »§ 139, stk. 1« indsættes: », jf. dog § 149 a«.

12. I § 149, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 137, stk. 2, 2. og 3. pkt.« til: »§ 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3« og »hæfte« ændres til: »fængsel indtil 4 måneder«.

bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsættelig eller uagtsom. For det i 3. pkt. fastsatte bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

- - -

Stk. 6. Gør en luftfartøjschef eller et besætningsmedlem sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler ham efter §§ 43-47, 49 og 137, stk. 2, 1. pkt., straffes han med bøde eller hæfte. På samme måde straffes den, der forsættligt eller ved grov uagtsomhed urigtigt attesterer noget vedrørende et arbejde, hvis udførelse han efter forskrifter, udstedt i henhold til § 31, er beføjet til at attestere. Har en person, der er omfattet af 1. eller 2. pkt., ved sit forhold fremkaldt fare for andres liv eller helbred eller for fartøjet, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år.

Stk. 7. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, eller de i medfør af denne fastsatte forskrifter, straffes med bøde eller hæfte. Straffen for tilsidesættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.

Stk. 8. Overtrædelse af bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 3, §§ 82, 82 a, 83 og § 85, stk. 2 og 3, straffes med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år.

Stk. 9. Overtrædelse af støjforskrifter, der udfærdiges i medfør af § 82 og 82 a, straffes dog kun, såfremt overtrædelse kan tilregnes den pågældende som forsættelig eller groft uagtsom, og kun med bøde. Der kan pålægges en virksomhedsejer eller bruger bødeansvar, selv om lovovertrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsættelig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Stk. 10. I øvrigt kan det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller hæfte. I de forskrifter, der udfærdiges i medfør af kapitel 4 A, kan det endvidere fastsættes, at en arbejdsgiver, der overtræder forskrifterne eller påbud eller forbud udstedt i medfør af disse, kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsættelig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Stk. 11. Overtrædelse af bestemmelser i EF-forordninger på områder, der omfattes af loven,

13. I § 149, stk. 4, 2. pkt., stk. 6, 1. pkt., og stk. 7, 1. pkt., ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

14. I § 149, stk. 6, indsættes efter 1. pkt.:

»På samme måde straffes den, der gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler den pågældende efter § 137, stk. 2, 2. pkt.«

15. I § 149, stk. 6, 3. pkt., der bliver 4. pkt., ændres »2. pkt.« til: »3. pkt.«

16. I § 149, stk. 8, udgår: », hæfte« og efter »i indtil 2 år« indsættes: », jf. dog § 149 a«.

17. § 149, stk. 9, 2. pkt., ophæves og i stedet indsættes:

»Selskaber m.v. (juridiske personer) kan straffes med bøde for overtrædelse af støjforskrifter, der udfærdiges i medfør af § 82 og § 82 a, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den juridiske person eller en hertil knyttet person som forsættelig eller uagtsom. Tilsvarende kan en ejer af en enkeltmandsvirksomhed straffes med bøde, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller en til virksomheden knyttet person som forsættelig eller uagtsom.«

18. I § 149, stk. 10, 1. pkt., ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

19. I § 149, stk. 11, ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a«.

straffes med bøde eller hæfte.

Stk. 12. Overtrædelse af vilkår og betingelser fastsat i medfør af § 57, § 59, stk. 2 og 3, og § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.

Stk. 13. Overtrædelse af vilkår, fastsat i medfør af § 78, straffes med bøde eller hæfte. På samme måde straffes den, som i erhvervmæssigt øjemed formidler befordring med luftfartøj vidende om, at befordringen udføres i strid med sådanne vilkår.

Stk. 14. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 15. Sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde eller hæfte eller om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartøj, jf. § 150, eller i anden særlig stilling, jf. § 74, behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 80. Øvrige sager behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 81.

20. I § 149, stk. 12, og stk. 13, 1. pkt., ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

21. I § 149, stk. 14, indsættes efter »straffelovens 5. kapitel«: », jf. dog stk. 9«

22. I § 149, stk. 15, 1. pkt., ændres »Sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde eller hæfte« til: »Sager, hvor der bliver spørgsmål om fængsel«.

23. I § 149, stk. 15, 2. pkt., ændres »Øvrige sager« til: »Sager, hvor der alene bliver spørgsmål om bøde.«.

24. Efter § 149 indsættes:

»§ 149 a. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b, har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af § 31, § 52, § 54, § 82, § 83 eller bestemmelser i EF-forordninger på områder, der omfattes af loven.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2001.