

påtegnet erklæring herom af luftfartsvæsenet eller — efter særlig bemyndigelse fra luftfartsvæsenet — af sagkyndig eller udenlandsk myndighed.

De i punkt c) omhandlede skader, som åbenbart har betydning for luftdygtigheden, kan være af en så alvorlig karakter, f. eks. brud på vitale dele af styreorganerne, at det vil være nødvendigt at følge den fornævnte fremgangsmåde med besigtigelse og derefter følgende erklæring om luftdygtigheden. Der kan imidlertid forekomme mange typer af skader, som ganske vist bevirker, at et luftfartøj i øjeblikket ikke er luftdygtigt, men som i adskillige tilfælde, f. eks. punktering på landingshjul, er af en sådan karakter, at de meget let vil kunne bedømmes og afhjælpes gennem den til rådighed værende vedligeholdelsesorganisation, uden at en besigtigelse i henhold til § 23 med derefter følgende erklæring om luftdygtigheden behøver at finde sted. Man har derfor ment at kunne give aftæld herpå i disse tilfælde.

Da bedømmelsen af, om skaden har en sådan karakter, at besigtigelse kan undlades, er så vanskelig, at den ikke uden videre vil kunne overlades til ejeren eller brugeren af luftfartøjet, og da nærmere direktiver er nødvendige for bedømmelse og afhjælpning af mindre skader gennem en vedligeholdelsesorganisation, har man foreslået, at det overlades til ministeren at fastsætte bestemmelser desangående.

Til § 27.

Af det til § 25 anførte fremgår det, at godkendelse af udenlandsk luftdygtighedsbevis i medfør af § 25, stk. 1, i realiteten er at anse som en måde at udfærdige eget luftdygtighedsbevis på.

I overensstemmelse hermed fastslår § 27, at hvad der i §§ 24 og 26 er bestemt om dansk luftdygtighedsbevis skal finde tilsvarende anvendelse på godkendelse af udenlandsk bevis samt på fornyelse og ugyldighed af sådan godkendelse.

I disse tilfælde vil der i praksis blive etableret et samarbejde mellem luftfartsvæsenet og vedkommende udenlandske luftfartsmyndighed.

Til § 28.

Paragraffen hviler på samme tankegang som nugældende luftfartslovs § 21, stk. 2, og man finder det rigtigst, at der udtrykkelig pålægges ejer eller bruger ansvar for, at luftfartøjet er luftdygtigt på samme måde, som det er sket i færdselslovens § 4, for så vidt angår motorkræfter.

Det er endvidere påkrævet, at der pålægges vedkommende ejer eller bruger anmeldelsespligt med

hensyn til forhold, der har betydning for luftdygtigheden, samt pligt til at meddele luftfartsvæsenet de for udvælgelse af tilsynet med luftdygtigheden fornødne oplysninger.

De nærmere regler om anmeldelsespligten skal udfærdiges administrativt, og det er tanken, at der skal kunne gives visse lempelser. Således vil der næppe være anledning til at kræve, at luftfartsforetagender, der selv reparerer deres luftfartøjer, skal anmelde almindelige vedligeholdelsesforanstaltninger, f. eks. udskiftning af motorer o. lign.

Bestemmelsen skal i øvrigt forstås således, at anmeldelse til luftfartsvæsenet ikke behøver at være direkte, men efter omstændighederne kan ske via vedkommende luftfartsforetagende.

Luftfartøjschefens og besætningens anmeldelsespligt behandles i kap. 5.

Til § 29.

For at luftfartsvæsenet og den i § 23, stk. 2, omhandlede sagkyndige eller myndighed skal kunne udføre sit hverv i henhold til dette kapitel, må der være adgang til de forskellige luftfartøjer og til i det hele taget at kunne foretage de foranstaltninger og undersøgelser af vedkommende luftfartøj og dets udstyr, som er nødvendige af hensyn til sikkerheden. Bestemmelsen svarer i princippet til reglerne i nugældende lovs § 21, stk. 1, jfr. § 17, men ved den udformning reglen nu har fået, er der tilvejebragt en klarere afgrænsning af administrationens beføjelser på dette punkt.

Ved praktiseringen af bestemmelsen er det en selvfølge, at der skal tages mest muligt hensyn til luftfartsforetagendet, idet foranstaltningerne, herunder f. eks. losning af lasten, kan medføre betydelige forsinkelser og bevirke store tab for ejeren og brugeren.

Til § 30.

For at kunne prøve et luftfartøjs egenskaber kan det være nødvendigt at foretage prøveflyvninger. Der må derfor være hjemmel til at gøre undtagelse fra bestemmelserne i dette kapitel og de tilsluttende forskrifter. Det er selvfølgelig en forudsætning, at disse flyvninger sker på betryggende måde, herunder at der ikke mod betaling medtages passagerer, post eller gods.

Bestemmelsen sigter imidlertid, som det fremgår af indholdet, ikke alene til prøveflyvninger, men også til andre tilfælde, hvor særlige grunde taler for at gøre undtagelse. Det kan således tænkes, at et 4-motors luftfartøj får skade på den ene motor, som derved er kommet ud af drift. Der