

passagerer, besætning eller ladning, såsom bestemmelser angående indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne, skal efterkommes af eller for sådanne passagerer, besætning eller ladning ved ankomsten til, opholdet på eller afrejsen fra den pågældende stats territorium.

#### Til § 84.

I henhold til art. 5 i Chicagokonventionen kan en kontraherende stat forbeholde sig ret til ved ikke-planmæssig luftfart over sit territorium at kræve, at vedkommende fartøjer skal lande. Tilsvarende ret indeholdes i transitoverenskomsten. Endvidere bestemmer konventionens art. 9 (c), at hver af de kontraherende stater i medfør af sådanne forskrifter, som den måtte fastsætte, kan forlange, at ethvert fartøj, der flyver ind over de i artiklens punkter (a) og (b) anførte forbudte områder (militære og lignende), snarest muligt skal lande i en inden for dens territorium udpeget lufthavn.

I nærværende paragrafs stk. 1 gives der hjemmel for vedkommende myndighed til, når hensynet til den offentlige orden og sikkerhed kræver det, at pålægge et luftfartøj landingspligt. Dette kan kræves først og fremmest, når der er fare for, at der skal ske en ulykke, hvis flyvningen ikke standses, men det kan også motiveres af andre hensyn, f. eks. for at hindre at en farlig forbryder undslipper ad luftvejen, eller at der begås lovovertrædelser, særlig smuglerier o. lign.

Ved udtrykket „vedkommende myndighed“ i paragraffens sidste stykke skal forstås luftfartsvæsenet — særlig flyveledelsen — politiet, toldvæsenet og forsvarsmyndighederne.

Da tvungen landing uden for fartøjets flyveplan ofte vil være forbundet med betydelig bekostning og tidsspilde samt andre ulemper for vedkommende luftfartsforetagende og for passagererne, må det være en forudsætning for anvendelse af sådan tvang, at det drejer sig om offentlige interesser, som er betydelige i sammenligning med de nævnte ulemper, og at det ved landingstvungen tilstræbte formål ikke kan opnås på anden måde, f. eks. ved omdirigering af fartøjet eller ved instruks til den flyveplads, hvor landingen skal ske efter den pågældende fartplan. Hvem der skal betale omkostningerne ved en tvungen landing, vil afhænge af de konkrete omstændigheder og må afgøres ud fra almindelige erstatningsretlige betragtninger.

Bestemmelsen fastsætter dernæst visse regler om flyvning over forbudt område. Medmindre der gives andre anvisninger, skal der altid foretages landing i disse tilfælde, hvor det som oftest vil være militære

hensyn, der har medført forbudet. Bliver det nødvendigt ved magtmidler at hindre, at et luftfartøj flyver videre, vil det ske ved politiets eller militærets foranstaltning.

#### Til § 85.

Denne bestemmelse svarer i princippet til den nugældende luftfartslovs § 28 og til Chicagokonventionens art. 35-36. Art. 35 udtaler, at krigsammunition eller krigsmateriel ikke må medføres på eller over en stats territorium i luftfartøjer, der anvendes i international luftfart, undtagen med den pågældende stats tilladelse. Enhver stat skal fastsætte regler om, hvad der forstås ved krigsammunition eller krigsmateriel i forhold til art. 35, hvorved der dog, for opnåelse af ensartethed, bør tages behørigt hensyn til de henstillinger, som ICAO til enhver tid måtte fremkomme med.

Art. 35 bestemmer endvidere i stk. 2, at hver af de kontraherende stater forbeholder sig ret til af hensyn til den offentlige orden og sikkerhed at regulere eller forbyde befordringen til eller over sit territorium af andre genstande end de i artiklens stk. 1 omhandlede, dog under den forudsætning at der i denne henseende ikke gøres forskel mellem luftfartøjer af egen nationalitet, anvendte i international luftfart, og på samme måde anvendte luftfartøjer, hjemmehørende i andre stater, samt forudsat at der ikke pålægges restriktioner, der måtte gribe ind i befordringen og benyttelsen i et luftfartøj af apparater, der er nødvendige for driften eller navigeringen af luftfartøjet, eller for personellets eller passagerernes sikkerhed.

Art. 36 udtaler, at hver af de kontraherende stater kan forbyde eller regulere benyttelsen af fotografiapparater i luftfartøjer, der befinder sig over dens territorium.

Bestemmelsen i § 85 skyldes ikke blot militære, men også sikkerhedsmæssige hensyn i øvrigt, idet man bl. a. må kunne sikre sig imod, at en eventuel transport af farlige stoffer medfører fare for luftfartøjet, dets passagerer og last samt for liv og ejendom uden for fartøjet. Den nærmere afgørelse af, hvad der skal forstås ved eksplosive stoffer, krigsmateriel eller krigsammunition, træffes ved forhandlinger mellem ministeren for offentlige arbejder, justitsministeren og forsvarsministeren. Efter gældende praksis, som tænkes opretholdt ved dispensationsbestemmelserne i § 85, stk. 1, har der været meddelt tilladelse til lufttransport af visse håndvåben med dertil hørende ammunition, når der foretages forsvarlig emballering af disse ting.

Ministeren for offentlige arbejder bør imidlertid