

stk. 1 må ses på baggrund af bestemmelserne i Chicagokonventionen. I dennes artikel 31 er det fastsat, at ethvert i international luftfart indsat luftfartøj skal være forsynet med luftdygtighedsbevis udfærdiget eller godkendt („rendered valid“) i den stat, hvori fartøjet er registreret. Ifølge konventionens art. 33 skal bl. a. luftdygtighedsbeviser, som er udfærdiget eller godkendt af en medlemsstat, anerkendes som gyldige af de øvrige kontraherende stater under den forudsætning, at de betingelser, på hvilke sådanne beviser er udstedt eller godkendt, svarer til eller ligger over de minimumsnormer, der til enhver tid måtte fastsættes i overensstemmelse med konventionen.

Udtrykket „et af fremmed stat udstedt eller godkendt bevis“ i § 25, stk. 2, omfatter beviser hidrørende fra institutioner som Bureau Veritas.

Hvad særlig angår udtrykket „godkendt“, må opmærksomheden fæstes ved annekts 8 til konventionen, hvor ordene „rendered valid“ defineres som en handling, hvorigennem en kontraherende stat i stedet for at udfærdige et luftdygtighedsbevis godtager en anden kontraherende stats bevis som svarende til dennes eget luftdygtighedsbevis. Begrundelsen for dette sidste er, at der er trang til, at danske personer eller luftfartsselskaber, der køber luftfartøjer fra udlandet, kan få godkendt et udenlandsk luftdygtighedsbevis her i landet som grundlag for udfærdigelse af midlertidigt dansk nationalitets- og registreringsbevis, således at fartøjerne kan hjemflyves fra vedkommende stat uden at være registreret dér.

Tilladelse i medfør af § 25, stk. 3, er tænkt meddelt i tilfælde, hvor man har tilsvarende garanti for, at luftdygtigheden er sikret som for luftfartøjer med dansk eller udenlandsk anerkendt luftdygtighedsbevis, og hvor det i øvrigt er foreneligt med danske interesser.

Til § 26.

Den nugældende luftfartslovs § 19 bestemmer bl. a., at såfremt et luftfartøj ikke har været underkastet tilsyn, som skal foretages til forud fastsat tid i henhold til lovens § 17, eller såfremt fartøjet er undergået sådan forandring eller har lidt sådan skade, at det har betydning for luftdygtigheden, er luftdygtighedsbeviset ugyldigt, indtil synsforretning har fundet sted.

I væsentlig overensstemmelse hermed fastsætter § 26, stk. 1, de tilfælde, i hvilke et luftdygtighedsbevis automatisk bliver ugyldigt.

Ministeren for offentlige arbejder kan dog, som forslaget er formuleret, generelt eller i det enkelte tilfælde gøre undtagelser herfra, hvilket f. eks. kan

være ønskeligt, hvor et luftfartøj ikke er blevet underkastet foreskreven besigtigelse, fordi det af uforudseelige årsager ikke har kunnet komme til sit hjemland inden udløbet af luftdygtighedsbevisets gyldighedstid. Endvidere bør ministeren kunne bestemme, at der ikke skal indtræde ugyldighed, hvis der foretages visse forandringer ved luftfartøjet, f. eks. rutinemæssig udskiftning af motorer med motorer af samme type, hvilket er en ganske normal foreteelse under vedligeholdelsen af luftfartøjer.

Det har været overvejet, om § 26 burde formuleres således, at ugyldigheden af luftdygtighedsbeviset ikke indtrådte automatisk, men at der i alle tilfælde skulle udkræves en erklæring fra luftfartsvæsenet, hvorved beviset kendtes ugyldigt. Fordelen herved ville bl. a. være, at der blev fikseret et ganske bestemt tidspunkt for ugyldighedens indtræden, samt at den blev konstateret af den mest kompetente instans, nemlig luftfartsvæsenet. Man har imidlertid ikke fundet en sådan regel forsvarlig, idet det i de under a), b) og c) omhandlede tilfælde af sikkerhedsmæssige grunde findes påkrævet, at luftdygtighedsbeviset bliver øjeblikkeligt ugyldigt, således at luftfartøjet dermed udelukkes fra at flyve, og ikke først fra det nødvendigvis senere tidspunkt, hvor luftfartsvæsenets erklæring vil kunne foreligge. Man må derfor foreslå — overensstemmende med den gældende luftfartslovs § 19 — optaget en bestemmelse om automatisk ugyldighed af luftdygtighedsbeviset under disse forhold.

§ 26, stk. 2, giver ministeren for offentlige arbejder hjemmel til, når der er indtrådt et andet forhold end det i stk. 1 nævnte, som efter ministerens skøn kan have betydning for luftdygtigheden, at erklære et luftdygtighedsbevis for ugyldigt. Det kan tænkes f. eks., at der sker en serie havarier på luftfartøjer af en bestemt type på grund af tekniske fejl ved luftfartøjet, og at det da skønnes nødvendigt at udstede et generelt forbud mod flyvning med den pågældende type, indtil årsagen er klarlagt og eventuelle mangler afhjulpet.

§ 26, stk. 3, giver bestemmelse om varigheden af den i stk. 1 omtalte automatiske ugyldighed. For så vidt angår punkterne a) og b), nemlig når luftfartøjet ikke har været underkastet foreskreven besigtigelse, og når der er foretaget sådan forandring ved luftfartøjet eller dets udstyr, at det kan have betydning for luftdygtigheden, har man fundet det nødvendigt at fastslå, at ugyldigheden vedvarer, indtil luftfartøjet er erklæret for luftdygtigt. Dette kan ikke ske, forinden fartøjet har været besigtiget og derved er fundet luftdygtigt. Når besigtigelsen giver dette resultat, får luftdygtighedsbeviset