

De krav, der i hvert enkelt tilfælde må stilles til den pågældende med hensyn til uddannelse etc., er meget varierende og afhænger af hans stilling, og inden for hver enkelt stilling igen af den tjeneste han skal udføre.

De enkelte krav giver næppe anledning til særlige bemærkninger. Det skal dog her nævnes, at man normalt vil kræve, at luftfartøjsføreren er dansk statsborger, og det har endda været foreslået, at kravet om dansk statsborgerskab, ligesom det er tilfældet inden for skibsfarten, skulle være en absolut betingelse.

Dette ville imidlertid ikke være praktisk, idet det ville lægge hindringer i vejen for en virksomhed, der som følge af pilotmangel overgangsvis måtte være nødt til at anvende fremmede piloter. Endvidere bør der i almindelighed intet være til hinder for, at udlændinge efter særlig tilladelse udøver sportsflyvning.

Ved den nugældende lovs § 23, jfr. kgl. anordning af 11. september 1920, § 39, der supplerer § 23, kræves, at den, der vil have luftfarts-certifikat, skal være „pålidelig“. Kravet herom bør imidlertid næppe opretholdes, idet udtrykket „pålidelig“ ikke giver nogen klar afgrænsning og desuden er så vidtgående, at det omfatter forhold, som ikke bør have nogen indflydelse på, hvorvidt vedkommende bør kunne gøre tjeneste på luftfartøjer. Af samme grund har man ikke ment at kunne stille krav om „uberygtethed“ eller „hæderlig vandel“.

Overensstemmende med, hvad der er fastsat i lov nr. 286 af 18. juni 1951 om fortabelse af rettigheder som følge af straf, §§ 19 og 26, er man af den formening, at de pågældende krav bør erstattes af den i forslaget § 35, stk. 4, optagne bestemmelse om, at certifikatet kan nægtes den, der er dømt for strafbart forhold, som begrunder en nærliggende fare for misbrug af certifikatet.

Til § 35.

Bestemmelsen svarer i et vist omfang til den nugældende luftfartslovs § 23, stk. 1, hvori det er bestemt, at særskilte certifikater, som berettiger indehaveren til at gøre tjeneste i den egenskab, certifikatet angiver, udstedes af ministeriet for offentlige arbejder. I den nugældende luftfartslov foretages der ingen opregning af de tjenester, for hvilke der skal udfærdiges certifikater, og i det foreliggende forslag følger man i alt væsentligt dette princip, idet det dog udtrykkeligt er fastslået, at føreren altid skal have certifikat, medens det overlades til ministeren at bestemme, at dette også skal gælde andre stillinger, hvilket i

praksis allerede er tilfældet bl.a. for navigatører, radiotelegrafister og flyvemaskinister. Ved ministerens fremtidige bestemmelse om, hvilke personer der skal have certifikat, må der tages tilbørligt hensyn til, hvad der bestemmes i så henseende gennem internationale aftaler.

Når en certifikatansøger har godtgjort, at han opfylder vilkårene for at få certifikat, er luftfarts-væsenet pligtigt til at udfærdige et sådant. Certifikatets indhold afhænger af pågældende tjeneste. Det udstedes på bestemt tid og skal på begæring fornys, hvis den pågældende opfylder de på fornyelsestidspunktet gældende vilkår.

Med hensyn til nægtelse af certifikat til den, der er dømt for strafbart forhold, som begrunder en nærliggende fare for misbrug af certifikatet, henvises til bemærkningerne til § 34.

Det tilføjes, at en person, hvem certifikat er nægtet i henhold til § 35, stk. 4, i medfør af § 1, stk. 3, i lov nr. 286 af 18. juni 1951 om fortabelse af rettigheder som følge af straf, vil kunne få spørgsmålet om berettigelsen af nægtelsen af certifikatet indbragt for domstolene.

Til § 36.

Medens den foregående bestemmelse i § 35 behandler spørgsmålet om betingelserne for at få dansk certifikat, fastslås det i nærværende paragraf, i hvilket omfang indehavelse af certifikat eller hertil svarende dokument er en forudsætning for at kunne forrette tjeneste på luftfartøjer.

I denne sammenhæng må man særlig have opmærksomheden henledt på Chicagokonventionens bestemmelser vedrørende luftfartøjs-certifikater. Førere og øvrige med driften beskæftigede medlemmer af besætningen på luftfartøj i international luftfart skal i henhold til art. 32 (a) være forsynet med et til vedkommende tjeneste svarende certifikat, der er udfærdiget eller godkendt af den stat, hvori luftfartøjet er registreret. I art. 33 bestemmes endvidere, at certifikater, der er udstedt eller godkendt af den stat, i hvilken luftfartøjet er registreret, skal anerkendes som gyldige af de øvrige kontraherende stater, forudsat at de betingelser, på hvilke sådanne certifikater er udstedt eller godkendt, svarer til eller ligger over de minimumsnormer, der til enhver tid måtte fastsættes i overensstemmelse med konventionen.

Yderligere skal man henviser til konventionens artikel 39 (b), der bestemmer, at enhver person, der er indehaver af et certifikat, som ikke fuldt ud opfylder de ifølge den pågældende internationale norm fastsatte betingelser med hensyn til certi-