

at påse, at de pågældende forskrifter overholdes, og endelig bestemmes det i § 43, at den, der har kommandomyndighed om bord, skal påse, at de almindelige politi- og toldforskrifter overholdes, for så vidt angår besætning og passagerer.

Uagtet der kan være visse fordele ved at optage forskrifterne om luftfartøjschefen fordelt i de respektive kapitler om luftdygtighed, bemanning m. v., har man dog fundet det mest praktisk at opsamle bestemmelserne i ét kapitel, bl. a. af hensyn til luftfartøjschefens orientering, det stedse stigende omfang af hans beføjelser og forpligtelser samt til, at der eventuelt bliver vedtaget et af ICAO udarbejdet forslag til international konvention herom.

Kap. 5 indeholder kun offentligretlige regler. Man har imidlertid drøftet det spørgsmål, om der ikke i lighed med tilsvarende bestemmelser i søloven burde optages en regel om stillingsfuldmagt for fartøjschefen, således at han i kraft af denne legale fuldmagt skulle kunne afslutte retshandler på sit selskabs vegne.

Luftrejser er imidlertid i modsætning til sørejser gennemgående af så kort varighed, og man har så gode kommunikationsmidler (radio o. lign.) til rådighed, at det er muligt hurtigt at opnå de fornødne direktiver eller fuldmagt fra ejeren eller dennes repræsentant. Hertil kommer, at luftfartøjschefen under farten er så bundet af tekniske opgaver, at han normalt ikke vil have tid til at varetage rent privatretlige opgaver.

Under hensyn hertil og til, at det er usikkert, hvilken endelig stilling ICAO vil tage til spørgsmålet om stillingsfuldmagt, har man undladt at optage en bestemmelse herom i kap. 5, hvilket naturligvis ikke er til hinder for udstedelse af en skriftlig fuldmagt, såfremt luftfartøjets ejer i det givne tilfælde måtte anse dette for hensigtsmæssigt.

#### Til § 41.

Det foreslås her, at der, som på skibe, altid skal være en chef på et dansk luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov. Dette gælder også, selv om der ikke i øvrigt er besætning på fartøjet, f. eks. en privatflyvemaskine.

#### Til § 42.

Luftfartøjschefen skal ifølge denne bestemmelse påse, at luftfartøjet opfylder betingelserne for at kunne gennemføre den pågældende flyvning.

Det ansvar, der ved denne bestemmelse pålægges luftfartøjschefen, må som følge af den meget spe-

cialiserede sagkundskab, der kræves på de forskellige områder, forstås med den begrænsning, at han, for så vidt han til gennemsyn har modtaget de af dertil kompetente personer udfærdigede dokumenter og kontrollister vedrørende de i paragraffen omhandlede forhold, kan gå ud fra rigtigheden af de deri givne oplysninger, medmindre han ved almindelig agtpågivenhed burde have været opmærksom på fejlangivelserne.

I øvrigt skal fartøjschefen kende de forskrifter, der gælder for den pågældende flyvning, og ikke alene danske forskrifter, men også forskrifter i udlandet, hvor det pågældende fartøj skal flyve.

Det bestemmes endvidere i § 42, at luftfartøjschefen er pligtig til at foretage anmeldelse til luftfartsvæsenet af enhver omstændighed, der har betydning for luftdygtigheden, og til at meddele oplysninger i forbindelse dermed, jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 28.

#### Til § 43.

Det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden, at der gives fartøjschefen den i bestemmelsen omhandlede myndighed, der naturligvis må udøves på en sådan måde, at der ikke over for passagerer og besætningsmedlemmer gøres større indgreb, end omstændighederne kræver.

#### Til § 44.

Bestemmelsen, der giver luftfartøjschefen ret til at anvende de fornødne magtmidler til at håndhæve sin myndighed, svarer i det store og hele til sømandslovens § 60. Magt kan bringes i anvendelse såvel over for passagerer som over for besætningsmedlemmer.

#### Til § 45.

Bestemmelsen svarer til sømandslovens § 61, men den er på visse punkter ændret eller udvidet. Forslaget taler således om grovere „lovovertrædelser“, medens sømandsloven taler om grovere „forbrydelser“. Ved den her foreslåede formulering ønsker man at medtage f. eks. også grovere overtrædelser af told- og valutaloggivningen, som formentlig ikke kan betegnes som „forbrydelser“.

Også bestemmelsen om, at fartøjschefen til oplysning af sagen så vidt muligt skal træffe de foranstaltninger, som er nødvendige, og som ikke uden skade kan udsættes, er mere vidtgående end sømandslovens § 61, der blot pålægger skibsføreren snarest muligt at optage foreløbigt forhør.