

sigter til forbud mod, at vedkommende luftfartøj føres til et på flyvepladsen liggende reparationsværksted. At forbyde dette ville også være mindre hensigtsmæssigt, når anledningen til startforbudet må søges i svingtende luftdygtighed.

I § 147 henvises angående arrest til den derom gældende lovgivning.

Kap. 12 indeholder ingen regler til afgørelse af tvister i anledning af uberettiget tilbageholdelse. Sådanne sager vil normalt angå erstatningskrav, som af et luftfartøjs ejer rejses over for vedkommende flyvepladsindehaver. De må afgøres efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Til § 145.

Bestemmelsen er ny.

Som forhold, der kan begrunde, at man, som i paragraffen foreslået, skal kunne forbyde et luftfartøjs start samt om fornødent hindre det i at forlade flyvepladsen, nævnes, at det pågældende luftfartøj ikke er luftdygtigt eller ikke er bemanded på behørig måde, hvilket dog kun er en eksempelvis angivelse, hvad der fremgår af, at det derefter hedder, at startforbud og om fornødent hindring også kan ske, når de for den pågældende flyvning i øvrigt gældende vilkår efter lovudkastet eller de i medfør heraf udfærdigede bestemmelser ikke er opfyldt.

Ved overtrædelse af forskrifter uden for luftfartslovgivningens område giver bestemmelsen ikke hjemmel til at hindre, at et luftfartøj forlader flyvepladsen. I sådanne tilfælde, f. eks. ved overtrædelse af told- eller straffelovgivningen, må de almindelige regler i retsplejeloven om beslaglæggelse finde anvendelse. De i lovforslaget omtalte hindrende foranstaltninger skal, som det fremgår af teksten, iværksættes af luftfartsvæsenet eller af den, som samme giver bemyndigelse hertil, hvilken bemyndigelse hovedsagelig tager sigte på indehaveren eller lederen af flyvepladser, som ikke administreres af luftfartsvæsenet. I sidstnævnte tilfælde skal beslutningen af hensyn til den, der rammes heraf, uopholdelig forelægges luftfartsvæsenet til prøvelse.

Bestemmelsen vil normalt blive håndhævet på den måde, at der af luftfartsvæsenet bliver nedlagt startforbud. Når et sådant foreligger, vil de luftfartøjsdokumenter, der efter den sædvanlige fremgangsmåde skal indleveres til luftfartsmyndighederne, blive inddraget og tilbageholdt, indtil forholdet er bragt i orden. Er der grund til at antage, at luftfartøjet alligevel vil starte, må fysiske magtmidler kunne bringes i anvendelse, f. eks. blokade af startbaner, aflåsning af hangarer o.

lign. Magtanvendelse over for person kan dog kun ske ved medvirken af politiet.

Bestemmelsen må i øvrigt ses i relation til det af ICAO udfærdigede anneks 8 om luftdygtighed, som er tiltrådt af Danmark, og som for det her behandlede områdes vedkommende allerede er trådt i kraft. Dette anneks indeholder en bestemmelse, som fastslår, at myndigheden i registreringslandet har kompetence til at afgøre, om et havareret luftfartøj kan anses for luftdygtigt. Drejer det sig derfor om et luftfartøj hjemmehørende i en ICAO-stat, hvor det pågældende lands myndighed har erklæret, at luftfartøjet til trods for et havari stadig må anses for luftdygtigt, kan de danske myndigheder næppe forhindre det pågældende luftfartøj i at starte, selvom man ikke er enig med det andet lands myndigheder i, at fartøjet er luftdygtigt.

Til § 146.

Den foreslåede bestemmelse er formuleret således, at der ikke skulle opstå nogen modstrid med de bestemmelser, der kan ventes lovfæstet på grundlag af den i 1948 i Genève afsluttede konvention om anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer, jfr. i det hele de indledende bemærkninger til kapitlet.

Der kunne blive spørgsmål om, hvorvidt det ville være i modstrid med de ovennævnte forventede bestemmelser, såfremt man til skade for registre-rede fordringer tillod tilbageholdelse af et luftfartøj til sikring af betalingen af afgifter ud over de, der er forbundet med seneste landing og ophold på samt afgang fra flyvepladsen, men når reglen, som foreslået, begrænses til disse sidste, ses der ikke at være nogen modstrid, hvorved bemærkes, at rettighedshavere må være forberedt på at stå tilbage for særlige med den fortsatte drift af luftfartøjet nødvendigvis forbundne udgifter, i hvert fald når de er af så relativt ringe størrelse som de heromhandlede afgifter.

Til § 148.

Bestemmelsen svarer til den gældende lovs § 46, dog at der nu yderligere gives hjemmel til at foretage udpantning ved manglende erlæggelse af forfaldne afgifter, ligesom der gives ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at bestemme, at de i forbindelse med en forretning stående omkostninger, f. eks. rejse- og opholdsudgifter for en af luftfartsvæsenets inspektører i forbindelse med en besigtigelse af et luftfartøj eller en lufthavn, skal betales af den, i hvis interesse forretningen og rejsen foretages.