

I udkastets afsnit I findes et stort antal bestemmelser, som har betydning for ejere eller brugere af luftfartøjer. Disse bestemmelser falder stort set i 2 grupper, for det første sådanne, som direkte regulerer brugen af luftfartøjer, f. eks. ved at kræve, at disse skal være luftdygtige og bemanded på betryggende måde, at de skal have fartøjschefer og være forsynet med dokumenter, etc. For det andet sådanne bestemmelser, som pålægger ejere eller brugere af luftfartøjer specielle pligter over for det offentlige, f. eks. til at give underretninger og oplysninger, bistå ved offentlige undersøgelser o. s. v.

I de bestemmelser, som hører til den første gruppe, er ejeren eller brugeren som regel ikke nævnt i lovteksten. Det siges med andre ord ikke udtrykkeligt i vedkommende bestemmelse, at ejeren eller brugeren er pligtig til at overholde den eller påse, at den bliver overholdt, idet man må anse det for en selvfølge, at sådanne bestemmelser må iagttages af enhver, der benytter et luftfartøj, hvad enten det er ejeren selv eller en bruger, og at han også må påse, at den bliver iagttaget af hans folk, for så vidt de beskæftiger sig med brugen.

## I. Civil luftfart.

### Til kapitel 1.

#### *Indledende bestemmelser.*

Bestemmelserne i dette kapitel tilsigter først og fremmest at fastslå, for hvilket område loven skal gælde. Loven skal principielt gælde for dansk område. Chicagokonventionen fastslår det i folkeretten anerkendte princip, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet over sit territorium. I overensstemmelse hermed fastslår udkastets § 1, at luftfart inden for dansk område kun kan finde sted under iagttagelse af loven og de i medfør heraf udfærdigede forskrifter.

I udkastet er der endvidere optaget en bestemmelse om, at loven i et vist omfang skal kunne anvendes også uden for dansk område.

Der siges derimod hverken i dette kapitel eller senere i lovforslaget noget om, på hvilke arter af luftfartøjer det skal finde anvendelse. Under de forhandlinger, der har fundet sted mellem de nordiske lande, var det ganske vist på tale i lovens kap. 1 at optage en definition af luftfartøjer i lighed med den nugældende luftfartslovs § 1, der

i øvrigt er sat ind ved ændringen af loven i 1937, men som ikke findes i de andre landes luftfartslove.

Når overvejelserne er resulteret i, at man ikke mener at burde foreslå optaget en definition i loven, skyldes det navnlig, at udviklingen inden for luftfarten er af en sådan karakter, at en definition, der er fyldestgørende i øjeblikket, forholdsvis hurtigt vil blive forældet, og at den i så fald nødvendige ændring lettest ville kunne foretages, såfremt definitionen fastsættes administrativt. Andre landes luftfartslove, herunder den schweiziske luftfartslov af 1948 overlader således også til administrationen at fastsætte, hvad der i de enkelte relationer skal forstås ved luftfartøjer. Chicagokonventionen opererer uden nærmere forklaring med begrebet luftfartøj i selve konventionen, medens det i et af konventionens tekniske annekser nærmere defineres, hvad der forstås ved et luftfartøj. I de nordiske sølove findes der ingen definition på skibe.

#### Til § 1.

§ 1 stemmer overens med § 2 i den nugældende luftfartslov.

Bestemmelsen, der udtaler, at flyvning over dansk område er tilladt, når den finder sted i overensstemmelse med luftfartsloven og dens forskrifter, må ses på baggrund af bestemmelsen i art. 1 i Chicagokonventionen om, at de kontraherende stater erklærer, at hver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet over sit territorium. Da det ikke er ganske afklaret, hvad der skal indlægges i begrebet højhedsret, har man anset det for mindre heldigt direkte i loven at anvende dette udtryk.

Man har anset det for unødvendigt at fremhæve, at bestemmelser i den øvrige lovgivning, der måtte gælde for de i nærværende lov omhandlede forhold, f. eks. politi-, told- og sundhedslovgivning, finder anvendelse ved siden af lovens bestemmelser.

#### Til § 2.

Efter denne paragraf, der nogenlunde svarer til den nugældende luftfartslovs §§ 14 og 15, kræves — under punkterne a) og b) — at fartøjer, med hvilke der foretages luftfart inden for dansk område, enten skal have dansk nationalitet eller nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til trafik.

Udtrykket „fremmed stat“ tager såvel sigte på stater, der er medlemmer af ICAO, som på ikke-ICAO-stater, og det selv om vedkommende stat ikke — som ICAO-staterne — udfærdiger egentlige