

råde og på luftfart med danske luftfartøjer; bestemmelserne i kap. 9 vil i givet fald kunne finde anvendelse på luftfart med udenlandsk luftfartøj uden for dansk område, se nærmere bemærkningerne til kap. 9.

Til kapitel 2.

Registrering, nationalitet og mærkning.

Bestemmelserne i dette kapitel svarer til den nugældende luftfartslovs kap. 2 med de ændringer og tilføjelser, som udviklingen har nødvendiggjort, hvorhos de stemmer med Chicagokonventionens kap. III, der omhandler luftfartøjers nationalitet. Kapitlet er delt i 3 afsnit, omhandlende nationalitetsregistrering (i modsætning til registrering af privatretlige rettigheder), nationalitet samt mærkning af luftfartøjer.

Til § 6.

Nationalitetsregistret skal omfatte alle danske luftfartøjer, medmindre der, for så vidt angår de i §§ 154 og 155 omhandlede militære luftfartøjer og andre statsluftfartøjer, måtte være gjort undtagelse fra paragraffens anvendelse.

Statens luftfartsvæsen skal være registreringsmyndighed i henhold til bestemmelserne i kap. 2 og skal som sådan føre nationalitetsregistret, der alene vil blive af offentligretlig karakter på samme måde som politiets registrering af motorkøretøjer m. v. I et samtidig af justitsministeriet forelagt lovforslag, hvortil der henvises, indeholdes der regler om registrering af rettigheder i luftfartøjer.

Til § 7.

§ 7, stk. 1, fastslår principielt, at luftfartøjer kun kan registreres her i landet, når de har dansk ejer, og der gives en definition af, hvad der forstås herved.

Kravet om dansk ejendomsret som vilkår for registrering bygger på betragtninger af offentligretlig karakter. Begrundelsen for den nugældende regel har været, at man har anset det for at være af stor betydning, at et så vigtigt kommunikationsmiddel som luftfartøjer i indenrigs luftfart er på danske hænder. Denne begrundelse har imidlertid ikke den samme styrke under de nuværende forhold, hvor en ikke uvæsentlig del af luftfarten inden for Danmarks grænser drives med udenlandske luft-

fartøjer, specielt udenlandske rutefartøjer. Begrundelsen er i dag fortrinsvis at søge i hensyn, som knytter sig til luftfart uden for riget, nærmere bestemt ønskeligheden af, at de luftfartøjer, som i udlandet flyver under dansk flag, d. v. s. som har danske nationalitets- og registreringsmærker, også reelt er danske. Dette vil kunne have betydning i udenrigspolitisk henseende, således i tilfælde af krig mellem fremmede stater (hensynet til Danmarks neutralitet m. v.) og i fredstid, når det gælder danske diplomatiske og konsulære repræsentanters arbejde med at varetage danske luftfartsinteresser i udlandet. Ordningen har imidlertid også betydning for dansk forsvarsberedskab. I en krigs- eller beredskabssituation vil det være vigtigt for den danske stat i størst mulig udstrækning at kunne skaffe sig rådighed over civile luftfartøjer, og behovet må først og fremmest søges dækket ved rekvirition, køb eller leje af danskregistrerede fartøjer. Det vil være en fordel for vore myndigheder, at de kan regne med, at det i en sådan situation er danske fartøjejerere, de får med at gøre, og ikke udlændinge eller udenlandske selskaber (eller selskaber, hvor udlændinge har den dominerende indflydelse). En tilsvarende ordning gælder med hensyn til skibe, jfr. sølovens § 1.

Vedrørende punkt f. om aktieselskaber skal det særlig bemærkes, at der er en vis ændring i forhold til den nugældende lovs § 6, stk. 2, som fastslår, at et luftfartøj, der ejes af et aktieselskab, kun kan registreres her i landet, såfremt selskabets hovedkontor er i Danmark, og medlemmerne af bestyrelsen er her i landet bosatte danske statsborgere, der er aktieejere, men at ministeren for offentlige arbejder kan dispensere fra den sidstnævnte betingelse, dog ikke for bestyrelsens formand eller for mere end $\frac{1}{3}$ af bestyrelsens øvrige medlemmer. Den foreslåede bestemmelse stiller strengere krav, idet den — bortset fra den generelle dispensationsadgang i stk. 2 — udelukker dispensation for bestyrelsesmedlemmerne. Når det yderligere kræves, at på navn noterede aktier, svarende til mindst $\frac{2}{3}$ af aktiekapitalen, skal tegnes af danske statsborgere eller dermed ligestillede, betyder også dette en skarpelse, idet dertil svarende krav ved den gældende lovs § 34 kun var stillet for koncessionerede selskaber. Bestemmelsen vil medføre den ulejlighed for aktieejere, at aktierne må noteres på navn, og for administrationen at konstatere disse ejeres danske statsborgerret, men vægtige hensyn taler for forslaget gennemførelse, hvorved særlig skal henvises til den overordentlig store betydning det har, at man kan føre kontrol med udenlandsk kapital i foretagender, der ejer luftfartøjer.