

Når det kræves, at indehaverne af den på navn noterede del af aktiekapitalen skal kunne udøve stemmeret på et selskabs generalforsamlinger med mindst $\frac{2}{3}$ af alle stemmer, er det sket med henblik på eventuelle vedtægtsbestemmelser om, at en vis del af aktiekapitalen skal kunne få kvalificeret stemmeret.

I paragraffens stk. 2 gives der hjemmel for ministeren for offentlige arbejder til i særlige tilfælde at dispensere fra reglen i stk. 1.

Denne dispensationsmulighed er noget principielt nyt i forhold til den nugældende lov, og det kan i denne forbindelse oplyses, at det, da Pariserkonventionen (den første luftfartskonvention) blev vedtaget i 1919, udtrykkeligt blev udtalt, at kun statsborgere og hermed ligestillede kunne få registreret luftfartøjer i vedkommende land. Motiveringen for at opstille dette krav var vistnok særlig den, at man under indflydelse af den kort forinden afsluttede første verdenskrig befrygtede, at visse stater skulle prøve at opbygge et hemmeligt luftvåben i lande, hvor der var mulighed for at foretage registrering af luftfartøjer, som ikke tilhørte det pågældende lands borgere. Ved revisionen af Pariserkonventionen i 1929 blev dette krav imidlertid modificeret således, at det blot kræves, at registrering af luftfartøjer skal ske i overensstemmelse med de kontraherende staters love og bestemmelser. Dette synspunkt har fundet udtryk i Chicagokonventionens art. 19.

For tiden er forholdet det, at de fleste stater fastholder, at kun luftfartøjer, som ejes af statsborgere i registreringslandet, kan indregistreres, men nogle lande tillader uden betingelse registrering af luftfartøjer, der tilhører ikke-statsborgere, og andre, f. eks. Schweiz, tillader indregistrering på særlige vilkår, herunder bl. a. at den pågældende skal have hjemsted i det vedkommende land.

De af ICAO udfærdigede bestemmelser er ikke til hinder for, at der lempes på kravet om, at luftfartøjerne skal tilhøre statsborgere, og af praktiske grunde må det siges at være formålstjenligt at indføre en sådan lempelse, idet der ellers i mange tilfælde opstår urimelige vanskeligheder, f. eks. for de her i landet bosatte luftfartøjs ejere, der er statsborgere i et fjernliggende land, og for hvem det næsten er umuligt regelmæssigt at komme til dette for at få fornyet luftdygtighedsbevis o. l., hvilket i henhold til ICAO's bestemmelser sker ved registreringslandet. Under den nugældende lov, hvor der som nævnt ikke er mulighed for dispensation, har luftfartsvæsenet i flere tilfælde været nødt til at nægte fremmede luftfartøjs ejere ind-

registrering af deres luftfartøjer, hvilket i praksis har gjort det umuligt for disse at anvende dem, selv om de pågældende i øvrigt har haft fast bopæl her i landet. Som et eksempel hvor det, uanset at betingelserne efter stk. 1 ikke er opfyldt, kan være rimeligt at tillade registrering her i landet, kan også nævnes, at et dansk luftfartsforetagende charterer, d. v. s. lejer, et fremmed luftfartøj for længere tid.

Forudsætningen for dispensationen må altså være, at ejer eller fartøj har en sådan tilknytning til Danmark, at det er naturligt og rimeligt, at luftfartøjet kan indføres i dansk register og dermed få dansk nationalitet. Man har særlig haft for øje tilfælde, hvor ejeren er bosat i Danmark eller, når det gælder selskaber og lignende, har sæde i Danmark, og hvor et luftfartøj regelmæssigt bruges inden for dansk område eller i hvert fald med udgangspunkt her i landet.

Fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt kan det være en fordel, at fartøjet i tilfælde som nævnt bliver registreret som dansk, idet der derved bliver større muligheder for at underkaste det kontrol af danske myndigheder, f. eks. med hensyn til luftdygtighed og bemanning. En dispensationsadgang vil også kunne tjene til at modvirke stråmandsforhold og lignende arrangementer, der sigter til at omgå lovens krav om dansk ejendomsret.

Det er klart, at en dispensation, som der her er tale om, ikke indebærer nogen fritagelse for de krav, som i øvrigt gælder med hensyn til registrering af luftfartøjer. Det er også her som ellers et vilkår for registrering, at fartøjet ikke står i noget fremmed lands nationalitetsregister.

Til § 8.

Ved registrering her i landet får et luftfartøj, som i § 17 angivet, dansk nationalitet. For så vidt fartøjet samtidig var indregistreret i en anden stat, ville det tillige have dennes nationalitet og derfor være undergivet to forskellige sæt, ofte uforenelige nationale regler. Da dette naturligvis er uholdbart, har man i overensstemmelse med Chicagokonventionens art. 18 foreslået en bestemmelse om, at et i en fremmed stat indregistreret fartøj ikke må registreres her i landet, medmindre det slettes af den fremmede stats register.

§ 8 indeholder den af hensyn til ratifikationen af Genèvekonventionens art. 9 nødvendige bestemmelse til beskyttelse af rettigheder i luftfartøjer, gående ud på at bortset fra tvangssalg, jfr. konventionens art. 7, kan ingen overførelse fra nationalitets-