

og rettighedsregistret i en kontraherende stat til det tilsvarende register i en anden kontraherende stat finde sted, medmindre alle indehavere af registrerede rettigheder er fyldstgjort eller meddeler samtykke til overførelse. Det pålægges derfor føreren af det offentligretlige register ikke at foretage registrering af et fremmed luftfartøj, forinden han har forvissat sig om, at de foran nævnte betingelser er opfyldt.

Til § 9.

I den nugældende lovs § 7 kræves ved registrering foruden gyldigt luftdygtighedsbevis, at det pågældende luftfartøj regelmæssigt har udgangssted (hjemsted) på landingsplads, som drives af staten eller er godkendt efter § 26, og at der er tegnet forsikring eller stillet anden sikkerhed til dækning af tredjemands eventuelle erstatningskrav.

For så vidt angår det nævnte krav om luftfartøjers udgangssted (hjemsted), bemærkes, at luftfartsvæsenet ikke har større interesse i opretholdelsen af dette krav, der på den anden side ville medføre ekstraarbejde for registreringsmyndigheden. Man har derfor udeladt dette krav i lovforslaget, ligesom man også har udeladt kravet i nævnte § 7 om forsikring eller anden sikkerhed, da det ikke er rimeligt, at der til stadighed skal være tegnet forsikring, idet kravet herom kun er begrundet, for så vidt og så længe fartøjet er i drift eller dog er i luftdygtig stand, medens der ingen anledning er til at stille et sådant krav i de tidsrum, hvor et luftfartøj på grund af reparation eller af anden årsag er ude af stand til at bevæge sig i luften.

Om forsikring til dækning af skade som følge af luftfart på personer eller ting uden for fartøjet henvises i øvrigt til kap. 10, hvorefter de herom hidtil gældende regler finder anvendelse.

Til § 10.

§ 10, der afløser den tilsvarende bestemmelse i den nugældende luftfartslovs § 8, fastsætter, hvilke oplysninger og beviser der skal kræves, for at et luftfartøj kan registreres.

Da det kan være af betydning, bl. a. for luftfartsmyndighederne, at vide, om et luftfartøj er erhvervet på særlige betalingsvilkår, er det foreslået, at begæringen skal indeholde oplysning herom, ligesom man har fundet det ønskeligt, at begæringen giver oplysning om fartøjet selv, herunder når, hvor og af hvem det er bygget.

Til § 11.

Denne bestemmelse svarer til den nugældende

lovs § 9, idet dog kravet om indførelse af luftfartøjers serienummer i registret er udeladt som overflødig, medens kravet om, at der skal være tegnet forsikring, er opgivet, fordi man — som det fremgår af bemærkningerne til § 9 — ikke finder det rimeligt som betingelse for registrering at stille krav om, at der er tegnet forsikring. Det i den nugældende luftfartslovs § 9 anførte krav om angivelse af hjemsted er bortfaldet af de i bemærkningerne til § 9 anførte grunde. Det er i øvrigt tanken, at de nærmere detaljer vedrørende registrets indhold skal ordnes administrativt i medfør af den bemyndigelse, der foreslås givet ved § 153.

Til § 12.

Det er af betydning såvel for det offentlige som for private, at registreringsbeviset til enhver tid indeholder rigtige oplysninger om de i § 12 omhandlede forhold, hvorfor der foreskrives pligt til at anmelde ændringer i disse forhold til registreringsmyndigheden og pligt for denne til at foretage de nødvendige indførelser og slettelser i registret. Tilsvarende bestemmelse indeholdes i den nugældende luftfartslovs § 10.

Til § 13.

Det fastslås i denne paragraf, der afløser den nugældende luftfartslovs § 11, i hvilke tilfælde der er pligt for registreringsmyndigheden eller adgang for denne til at slette et luftfartøj af registret samt pligt til at anmelde visse forhold til registreringsmyndigheden.

Til § 14.

Bestemmelsen i denne paragraf, der er ny, tjener til beskyttelse af den, der har fået registreret rettigheder over fartøjet i det privatretlige register. Virkningen af den i paragraffen omhandlede anmærkning er — bortset fra hæftelsen — den samme som sletning af registret. De til grund for bestemmelsen liggende offentligretlige hensyn medfører således bl. a., at nationalitets- og registreringsmærker må fjernes, og indehaveren af panterrettigheder i fartøjet må derefter henvises til at identificere dette på anden måde, hvilket i reglen vil kunne ske gennem de på fartøjet anbragte fabrikmærker eller -numre.

Til § 15.

Såvel i forhold til det offentlige som privatretligt kan det være af betydning for parterne i længere-