

nationalitets- og registreringsbeviser, men dokumenter af tilsvarende art.

Ifølge forslaget § 2. c) kan ministeren for offentlige arbejder give tilladelse til luftfart inden for dansk område med udenlandsk luftfartøj, hjemmehørende i stat som ikke har overenskomst med Danmark i henhold til § 2. b) eller med luftfartøjer som ikke har nogen nationalitet (uindregistrerede luftfartøjer). En tilladelse bør til enhver tid kunne tilbagekaldes, og dette vil f. eks. være påkrævet, hvis et luftfartøj, der foretager prøveflyvninger, pludselig måtte vise sig at medføre fare for sikkerheden.

Til tilladelser, meddelt i medfør af § 2. c), forudsættes knyttet de fornødne vilkår, bl. a. i henseende til luftdygtighed og bemanning.

Til § 3.

Den nugældende bestemmelse i luftfartslovens § 30 går ud på, at det ved kongelig anordning kan bestemmes, at luftfart over visse områder enten skal være helt forbudt eller kun skal være tilladt på visse nærmere angivne betingelser.

Den i udkastet foreslåede bestemmelse dækker, for så vidt angår stk. 1, i realiteten den nugældende § 30 og er i øvrigt formuleret i overensstemmelse med Chicagokonventionens art. 9, der under visse nærmere angivne omstændigheder tillader medlemsstaterne helt eller delvis at forbyde luftfart over deres område.

I stk. 1 fastslås det, at luftfart, når hensynet til den offentlige orden og sikkerhed eller militære grunde kræver det, kan forbydes eller begrænses inden for visse områder. Der er her tale om bestemt afgrænsede områder, hvor forbud og begrænsninger kan blive af varig karakter. Bestemmelsen vil særlig være praktisk, hvor man helt eller delvis skal hindre flyvning over militære flyvepladser eller andre områder af militær betydning. Ved et forbuds iværksættelse må det, overensstemmende med Chicagokonventionens art. 9, iagttages, at de forbudte områder af hensyn til den civile luftfarts frie udfoldelse ikke bliver større og ikke får en for den civile luftfart uheldigere beliggenhed, end de offentlige interesser gør det nødvendigt.

I overensstemmelse med nævnte konventions art. 9, (a) må der ved gennemførelse af indskrænkninger og forbud i medfør af stk. 1 ikke gøres nogen forskel mellem danske, i international planmæssig lufttrafik anvendte luftfartøjer og andre kontraherende staters på samme måde anvendte fartøjer.

Stk. 2 bestemmer, at luftfart midlertidigt kan forbydes eller begrænses over hele riget. Der er her særlig tænkt på krisesituationer, f. eks. truende fare for krig.

Ved indskrænkninger og forbud i medfør af stk. 2 er det i overensstemmelse med Chicagokonventionens art. 9. (b) en forudsætning, at sådanne indskrænkninger eller forbud omfatter alle andre staters luftfartøjer uden hensyn til deres nationalitet.

På grund af almenhedens interesse i, at adgangen til flyvning står åben i videst muligt omfang, er det fundet rigtigst, at der udfærdiges kgl. anordning om de i paragraffen omhandlede forhold, idet det herved forudsættes, at en eventuel kgl. anordning kan give myndighederne bemyndigelse til — hvor det drejer sig om kortvarige, mindre gennemgribende foranstaltninger — administrativt at forbyde eller indskrænke adgangen til luftfart over visse områder, f. eks. i tilfælde, hvor der afholdes militære øvelser.

Til § 4.

Den nugældende luftfartslov er opbygget således, at lovens bestemmelser i almindelighed alene gælder for luftfart inden for dansk område, medens det i § 41, stk. 1, overlades til ministeren for offentlige arbejder at bestemme, i hvilken udstrækning de forskrifter, som indeholdes i eller udfærdiges i medfør af lovens §§ 22, 24, 27, 28, 29 og 40, skal kunne komme til anvendelse på danske luftfartøjer, som benyttes uden for dansk område. De regler i loven og forskrifterne, hvorom der i de nævnte bestemmelser er tale, drejer sig om bemanning, besætningens pligt til at have certifikater, lufttrafikregler, transport af sprængstoffer og krigsmateriel, fotografering fra luftfartøjer, radioanlæg i luftfartøjer og luftfartøjsdokumenter.

Når denne bestemmelse om lovens og forskrifternes anvendelse i udlandet har fået et sådant indhold og en sådan placering i den gældende lov, hænger det sikkert sammen med, at Danmark på det tidspunkt, da loven blev givet, endnu ikke i nævneværdig udstrækning drev international luftfart. I dag spiller denne imidlertid en dominerende rolle, og man har derfor fundet det naturligt, at spørgsmålet om, i hvilken udstrækning danske luftfartøjer skal følge danske luftfartsbestemmelser, også når de bruges uden for Danmarks grænser, behandles allerede i lovens indledningskapitel og så vidt muligt bliver løst i selve loven. Man har fundet det mest hensigtsmæssigt at give en almindelig regel, som med de nødvendige undtagelser og forbehold lader lovens bestemmelser komme til anvendelse på danske luft-