

serne om luftdygtighed, bemanning, driftsforskrifter etc. fortsat mulighed for at kunne sikre sig, at den pågældende flyvning sker på forsvarlig måde. Såfremt dette ikke er tilfældet, må der kunne gribes ind, eventuelt ved at erklære luftdygtighedsbeviserne for ugyldige.

#### Til § 76.

Denne paragraf findes ikke tilsvarende i den nugældende luftfartslov, men indholdet stemmer fuldtud med lovens ånd. Med paragraffen må i øvrigt jævnføres § 56 i forslaget samt bemærkningerne til denne bestemmelse.

#### Til § 77.

Ved udfærdigelse af tilladelse til luftfartsvirksomhed bør det som ved registrering af luftfartøjer være en betingelse, at den pågældende ansøger har en vis tilknytning til Danmark. Kravet herom stemmer med den nugældende luftfartslovs § 34 og er foreneligt med Chicagokonventionens art. 7, pkt. 1, hvoraf det fremgår, at de kontraherende stater har ret til at nægte andre kontraherende staters luftfartøjer adgang til på deres territorium at optage passagerer, post og gods til erhvervsmæssig befordring til en anden plads inden for deres territorium (cabotage).

Hermed tilsigtes at angive, at som cabotage er at anse ikke blot luftfart, som overhovedet kun har forbindelse mellem steder inden for riget, men også international luftfart, for så vidt deri indgår befordring af passagerer, post eller gods, som optages på et sted inden for riget for afstigning eller losning på andet ligeledes inden for riget beliggende sted.

Til § 77, stk. 2, bemærkes, at forhold, på hvis indtræden indehaveren af en tilladelse ikke har nogen indflydelse, kan bevirke, at indehaveren ikke længere opfylder vilkårene efter nærværende paragrafs første stykke. Det kan således tænkes, at en så stor aktiepost i et selskab går i arv til udenlandske statsborgere, at selskabet ikke længere opfylder vilkårene efter dette stykke. I et sådant tilfælde er det anset for rimeligt at give adgang til tilladelsens opretholdelse for en vis periode, for at forholdet kan blive bragt i orden.

I henhold til § 77, stk. 3, kan ministeren for offentlige arbejder dog meddele tilladelse i henhold til § 75, selv om betingelserne efter § 77, stk. 1, ikke er opfyldt. Her tænkes særlig på sådanne tilfælde, hvor der kan være anledning til at behandle udenlandske statsborgere på samme måde som danske, f. eks. hvis de pågældende som følge af lang tids ophold her i landet eller gennem ægteskab med en dansk statsborger må siges at have en sådan til-

knytning til Danmark, at der kan være anledning til i denne henseende at behandle dem som danske statsborgere. Det kan endvidere tænkes, at et selskab, der ønsker at drive luftfart her i landet, har ét eller flere udenlandske bestyrelsesmedlemmer, men at de danske luftfartsmyndigheder desuagtet ikke nærer betænkelighed ved at give den ønskede tilladelse.

#### Til § 78.

Bestemmelsen svarer til § 57, og der gør sig lignende synspunkter gældende her. Efter den nugældende lov kan koncession højst gives for 20 år. Ifølge det foreliggende forslag vil der her i landet, ligesom i de andre nordiske lande, ikke ved lov blive fastsat en maksimal tidsfrist, men tilladelsens gyldighedsperiode bør fastsættes af administrationen under hensyn til virksomhedens art og de under den videre udvikling af luftfarten indhøstede erfaringer.

Indløsningsretten, der bl. a. kan tænkes anvendt under lignende omstændigheder som omtalt i bemærkningerne til § 57, vil formentlig oftest blive praktiseret på den måde, at staten overtager vedkommende luftfartsforetagendes aktiver og passiver efter en i tilladelsen forud fastlagt beregningsmåde.

#### Til § 79.

Bestemmelsen i § 79 svarer til § 58 og der skal henvises til bemærkningerne til denne bestemmelse.

Man har anset det for unødvendigt at optage regler om adgang til tilbagekaldelse af tilladelser, såfremt overdragelse af disse finder sted, idet det følger af sådanne tilladelsers personlige karakter, at de ikke kan overdrages uden samtykke af den myndighed, der har givet tilladelsen.

#### Til § 80.

Denne bestemmelse er indsat af hensyn til de internationale aftaler, som af Danmark er indgået eller bliver indgået på dette område. Der tænkes først og fremmest på Chicagokonventionen, den internationale overenskomst om transitrettigheder for internationale ruter (transitoverenskomsten) og de bilaterale luftfartsaftaler.

Transitoverenskomsten forpligter med visse forbehold, særlig af militær art, de kontraherende stater til, for så vidt angår regelmæssige internationale luftruter, at tilstå de øvrige kontraherende stater de friheder, som sædvanlig betegnes som luftens 1. og 2. frihed, nemlig:

- 1) Retten til at overflyve en stats territorium uden at foretage landing,
- 2) retten til at foretage tekniske mellemlandinge.