

58), om ligestilling af selskaber med personer. Bestemmelsen har følgende indhold.

»Selskaber, som er oprettet i overensstemmelse med en medlemsstats lovgivning, og hvis vedtægtsmæssige hjemsted, hovedkontor eller hovedvirksomhed er beliggende inden for Fællesskabet, ligestilles, for så vidt angår anvendelsen af bestemmelserne i dette kapitel med personer, der er statsborgere i medlemsstaterne.

Ved selskaber forstås privatretlige selskaber, heri indbefattet kooperative selskaber, samt alle andre juridiske personer, der henhører under den offentlige ret eller privatretten, med undtagelse af selskaber, som ikke arbejder med gevinst for øje.«

*EØS-selskaber* er selskaber, der er registreret i lande, der ved en særlig associeringsaftale med EF, har tilsluttet sig EU-reglerne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser.

Af hensyn til muligheden for, at luftfartsvæsenet kan føre et effektivt tilsyn med luftfartøjet, herunder håndhæve de regler, der gælder for dansk registrerede luftfartøjer, er det desuden fortsat et krav, at luftfartøjets ejer skal have tilknytning til Danmark. EU/EØS-statsborgere og -virksomheder, der ikke har tilknytning til Danmark i kraft af principperne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til udveksling af tjenesteydelser, kan ikke få et luftfartøj registreret her i landet.

Endvidere foreslås med bestemmelsen i § 7, stk. 1, nr. 4, at ikke alene danske statsborgere omfattes, men også personer med bopæl i Danmark, der således, når luftfartøjet benyttes med udgangssted i Danmark, ligestilles med danske statsborgere.

Af bestemmelsen i § 7, stk. 2, nr. 1-7 fremgår, hvad der anses som dansk ejer. Bestemmelserne er i nr. 4-6 ændret som en konsekvens af de nye bestemmelser i § 7, stk. 1, nr. 2-3 om statsborgere og selskaber i EU- eller EØS-lande. Endvidere er bestemmelsen i nr. 5 om foreninger eller lignende sammenslutninger med sæde i Danmark ændret fra, at mindst 2/3 af medlemmerne skal være danske statsborgere eller personer, der omfattes af stk. 1, nr. 2-3, til, at de omhandlede personer skal udgøre mindst halvdelen af medlemmerne. Det skønnes tilstrækkeligt for at anse de omhandlede foreninger m.m. for danske, at alene halvdelen af medlemmerne skal være danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3.

Som supplement til bestemmelsen om aktieselskaber, som udelukkende har dansk bestyrelse og direktion med sæde i Danmark, der er uændret i forhold til

den tidligere gældende regel og nu medtaget i forslaget nr. 7, foreslås i nr. 6, at også aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar anses for danske, når det overvejende antal ejere eller deltagere er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3.

Af stk. 3 fremgår, at der i særlige tilfælde kan dispenseres fra kravene i stk. 1. En sådan dispensation vil kun blive meddelt, såfremt luftfartøjet har en eller anden form for tilknytning til Danmark.

Til nr. 2

Formålet med bestemmelsen er at sikre Statens Luftfartsvæsen en nem adgang til at få oplyst, hvem der på et hvilket som helst givet tidspunkt har været ansvarlig for operationen af et luftfartøj. Luftfartsvæsenet har i nogle tilfælde haft problemer med at skaffe sig disse oplysninger fra ejeren, idet denne ikke har reageret på henvendelser fra luftfartsvæsenet. Oplysning om, hvem der har været fører af et luftfartøj, skal i øvrigt registreres i luftfartøjets rejsedagbog, der altid skal befinde sig om bord på luftfartøjet. Luftfartsvæsenet har derfor i sådanne tilfælde måttet skaffe oplysningerne ved at gennemgå luftfartøjets rejsedagbog, hvilket er ressourcekrævende, idet det vil være nødvendigt dels at finde ud af, hvor luftfartøjet befinder sig, dels at sende en inspektør ud til den pågældende flyveplads. Det bemærkes, at bestemmelsen ikke kan anvendes, hvis der på det tidspunkt, hvor anmodningen fremsættes, er mistanke om, at ejer eller bruger selv har gjort sig skyldig i strafbart forhold i forbindelse med den pågældende flyvning. Forslaget svarer i øvrigt til bestemmelsen i færdselslovens § 65.

Til nr. 3

Forslaget er foranlediget af et forslag fra Arbejdsmiljørådet for Luftfart. Efter de gældende regler er alene repræsentanterne for arbejdstagerne forpligtet til at gennemgå uddannelse i arbejdsmiljø. Arbejdsmiljørådet finder, at der også er behov for uddannelse af arbejdsgiverrepræsentanterne i sikkerhedsudvalget for at sikre, at alle medlemmer i sikkerhedsudvalgene har indsigt i og forståelse for arbejdsmiljømæssige spørgsmål. Forslaget indebærer, at trafikministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om oprettelse af sikkerhedsudvalg og disses opgaver udvides til også at omfatte krav om uddannelse af udvalgets medlemmer. Beføjelsen vil blive delegeret til Statens Luftfartsvæsen. Forslaget svarer i øvrigt til, hvad der gælder for sikkerhedsudvalg inden for skibsfarten og inden for off-shore branchen.