

**[Bollerup Madsen.]**

stræbelser, Ministeren stadig udfolder for, at dansk Luftfart kan være paa Højde med, hvad Tiden kræver, og have en saadan Standard, som er forsvarlig.

De Lovforslag, her foreligger, tager Sigte paa at føre dansk Luftfartslovgivning à jour med, hvad Øjeblikket kræver i den Retning. I det første af Lovforslagene foreslaas det for det første, at Lovens Bestemmelser kommer til at gælde alle Luftfartsfartøjer, herunder ogsaa Svæveflyvere og Luftfartøjer uden Fører. Med Hensyn til Brug af Reklameballoner og Faldskærme fastsætter Lovforslaget just ikke Bestemmelser, men overlader til Ministeren at udstede fornøden Anordning i saa Henseende.

I § 2 bestemmes, at al dansk Rute-flyvning og al Rutefflyvning over dansk Omraade og dansk Rutefflyvning paa Udlandet skal Staten have Eneret paa, eller den skal udføres i Henhold til Koncessioner, udstedt af den danske Stat.

Endelig er der et Spørgsmaal af særlig Betydning, det er Spørgsmaalet om Belysning af Flyvepladser og Flyveruter over dansk Omraade. Efter den vældige Udvikling, som Natflyvningen har haft i de senere Aar, er det af den største Betydning, at Flyverne altid kan orientere sig. Flyvepladser og Flyveruter maa have en bestemt Belysning, saa Flyverne stadig kan se, hvor de er, og derfor er det ogsaa nødvendigt, at ingenting kan misforstås, at der ikke kan finde Sammenblandinger Sted med andre Belysninger. Lovforslaget fastsætter derfor Bestemmelser, hvorefter der kan forbydes Belysning af Ruter eller anden Belysning, som kan virke vildledende og generende for Flyverne.

Med Hensyn til Landing paa Søen bemyndiges Ministeren til at kunne forbyde Sejlads og Ophold i Farvande, hvor Vandflyvere skal lande. En saadan Bestemmelse har vist sig nødvendig, det saa man tydeligst for et Par Aar siden, da Flyveren Lindbergh skulde lande her paa Øresund, da var Sundet saa opfyldt af Smaaabaade, hvorfra Folk vilde se Flyveren lande, at det var ham umuligt at gaa ned. Heldigvis var Sundet saa stort, at han kunde lande et andet Sted, men havde der ikke været en saadan anden Landingsplads, kunde Ulykke vanskeligt være undgaaet.

Det andet Lovforslag, Forslag til Lov om Befordring med Luftfartøj, omfatter væsentlig to Ting, for det første Bestemmelse om, hvilke Oplysninger Billetter og Fragtbreve til internationalt Fragt skal inde-

holde, og for det andet Bestemmelser om Luftfartselskabernes Ansvar ved Transport. Paa dette Omraade er der ikke nogen Tvivl, for saa vidt det drejer sig om Ansvar for den rejsendes Liv. Det er klart, at Selskaberne paatager sig det fulde Erstatningsansvar for Skade herpaa. Med Hensyn til Skade paa Gods tages der visse Forbehold. Det kunde lyde noget ulogisk, saa meget mere som dør, hvor Forbeholdet tages, drejer det sig om Tilfælde, hvor Skaden kan henføres til mangelfuld Føring, men det har ikke været muligt at naa videre i denne Omgang med de internationale Aftaler om Luftfartslovgivning, og man maa derfor holde sig til det, der kan gennemføres. Der lægges megen Vægt paa, at det er de samme Aftaler, der gælder i alle Lande, og man maa altsaa i dette Øjeblik nøjes med at naa hertil.

Saaledes som Lovforslagene er affattet, er de tiltraadt af 20 Lande, og i de 4 nordiske Lande er Luftfartselskaberne enige om at tiltræde denne Lovgivning. Jeg skal derfor med disse Bemærkninger anbefale Lovforslagene til Vedtagelse i det høje Ting.

**Jensen-Broby:** Det er givet, at med den Udvikling, Luftfarten er undergaaet, kommer Lovgivningen efterhaanden til at følge med. Der er vel intet andet Befordringsmiddel, der har haft en saa hastig Udvikling som Luftfartøjerne. Vi behøver ikke at gaa ret langt tilbage for at finde en Tid, da der kun var Tale om Sport, naar man skulde i Luften. Nu derimod er det Masser af Mennesker og store Mængder af Gods, der daglig befordres fra det ene Land til det andet og fra den ene Flyveplads til den anden. Derfor vil, efterhaanden som Spørgsmaalene melder sig, Lovgivningen blive nødt til at tage de nye Ting, der kommer frem, i Betragtning, og det har vi da ogsaa gjort herhjemme.

Den første Lov, vi fik, var af 4. Oktober 1919, og efter at vi havde faaet den, blev Luftfartskommissionen nedsat, som arbejdede videre med Spørgsmaalet. I 1922 blev der saa fremsat et Lovforslag her i Tinget om Ændringer i Luftfartsloven. Det blev vedtaget og stadfæstet den 1. Maj 1923, og det er den Lov, vi nu skal have ændret, idet nye Ting skal tilføjes, som er blevet brændende siden dengang.

Jeg vil gerne have Lov til at stille et enkelt Spørgsmaal til Ministeren. Det er angaaende den Koncession, som skal gives, hvis en Mand skal have Lov til at befordre Folk med Luftfartøj. Jeg tænker her paa, at vi tit har haft Flyvninger ude i Provins-