

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

det at opnaa Enighed om en Konvention angaaende visse ensartede Regler for Luftbefordring. Konventionen er senere ratificeret af en Række betydende Stater i og uden for Europa og traadt i Kraft i disse Lande. Repræsentanter for de nordiske Landes Regeringer har paa Møder i Stockholm og København drøftet de nordiske Landes Stilling til Warszawa-Konventionen og har derefter indstillet, at Konventionen ratificeres. De danske delegerede har afgivet Beretning om dette Arbejde, og da man fra Regeringens Side har ment at kunne tiltræde Indstillingen om, at man her i Danmark søger Konventionen gennemført, har man nu udarbejdet et Lovforslag, hvorefter Konventionens Bestemmelser ved Lov gøres gældende for Luftbefordring saavel inden for som ud over Landets Grænser. Man har kunnet tiltræde det af de delegerede udarbejdede danske Udkast til Lov om Befordring med Luftfartøj, og Lovforslaget, som fremsættes her, er i alt væsentligt i Overensstemmelse med dette Udkast.

Med Hensyn til Lovforslagets enkelte Bestemmelser skal jeg kun gøre et Par Bemærkninger. Lovforslagets Indhold kan samles om to Hovedemner, Befordringsdokumenter og Befordringsansvar. Bestemmelserne angaaende Befordringsdokumenter svarer i det store og hele til de Regler, der gælder ved Jernbanebefordring, men dette er ikke Tilfældet, hvad Befordrerens Ansvar angaar. I Luftfartsloven er der givet Bestemmelser angaaende Skade, der som Følge af Fartøjets Benyttelse til Luftfart sker paa Person eller Ting uden for Fartøjet, og hvorefter Ejeren af Fartøjet skal erstatte Skaden, idet Ansvaret kun bortfalder, saafremt det oplyses, at den skadelidte selv med Forsæt eller ved grov Uagtsomhed har hidført Skaden. Der findes derimod ikke i dansk Lovgivning positive Regler om Ansvar for Skade paa Person eller Ting, som befordres med Luftfartøj. Ansvaret vil derfor være at bedømme efter de almindelige Erstatningsregler og saaledes være betinget af, at den skadelidte godtgør, at Skaden kan lægges Befordrerens eller hans Folk til Last. Nu foreslaas der en Skærpelse af Befordrerens Ansvar, hvilket i øvrigt efter dansk Ret ogsaa kendes ved andre Transportformer. Lovforslaget gør nemlig Befordrerens ansvarlig for Skade paa Person eller Ting og for Skade, der følger af Forsinkelse, og det saaledes, at han kun kan fri sig for dette Ansvar, saafremt det maa antages, at Skaden ikke skyldes Fejl eller Forsømmelser af ham selv eller hans Folk. I denne som

Følge af Bevisreglen meget følelige Udvidelse af Befordrerens Ansvar er der gjort en Indskrænkning, for saa vidt angaar Skade paa indskrevet Rejsegods eller Gods, idet Befordrerens er fri for Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget af Fejl eller Forsømmelser ved Styringen, Føringen eller Navigeringen af Luftfartøjet og han eller hans Folk i øvrigt har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden.

Tilsvarende Forslag er for Tiden til Behandling i Sverige og Finland. Det norske Udkast til Lov er allerede gennemført i uforandret Skikkelse, og da det er Hensigten, naar samtlige Lovforslag er gennemført i de fire Lande, samtidig at søge Warszawa-Konventionen ratificeret, foreslaas det at lade Tidspunktet for Lovens Ikrafttræden fastsætte ved kongelig Anordning.

Jeg anbefaler Lovforslaget til Tingets velvillige Behandling.

**Laurits Knudsen:** Jeg skal ikke komme ind paa nogen længere Omtale af de to Lovforslag, som den højtærede Minister udførligt har omtalt. Begge Lovforslagene viser, at Luftfarten er et Led i Trafikken, som vinder større og større Tilslutning. Indenlandske Ruter har hidtil været ukendte i Danmark, men ogsaa her gør man Fremskridt; den første Rute er aabnet mellem København og Aalborg, og den har ikke manglet Tilslutning. Esbjerg og Bornholm er, saa vidt jeg ved, langt fremme, og der er vel ingen Tvivl om, at flere større Provinsbyer vil følge efter. Forslaget til Lov om Ændring af Luftfartsloven er altsaa en Følge af den Udvikling, der er foregaaet i de sidste 14 Aar. Denne Udvikling har været meget betydelig og har givet Anledning til, at der i Luftfartsloven foretages visse Ændringer, som bl. a. gaar ud paa en nærmere Forklaring af, hvad der forstaas ved Luftfartøjer. Der er ligeledes foreslaaet en Ændring, hvorefter al Ruteflyvning, saavel udenlandsk som indenlandsk, kun kan finde Sted for Statens Regning eller i Henhold til særlig Koncession. Ogsaa paa flere andre vigtige Omraader er der foreslaaet Ændringer af stor Betydning; det gælder bl. a. med Hensyn til Belysning af Flyveruter og Landingspladser og Ministerens Bemyndigelse til at forbyde Sejlsads eller Ophold i Farvande, der benyttes som Flyveplads for Luftfartøjer. Disse Ændringer i Luftfartsloven maa altsaa anses for paakrævede, og det fremgaar ogsaa af den Betænkning, der foreligger fra det høje Folketings Udvalg om Sagen, at Lovforslaget har faaet enstem-