

Bemærkninger til lovforslaget.

De nugældende hovedbestemmelser vedrørende luftfart findes i lovekendtgørelse nr. 251 af 6. august 1937 af lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart, ændret i overensstemmelse med lov nr. 124 af 7. maj 1937, samt i det omfang den ikke i medfør af luftfartslovens § 52 måtte være ophævet, i kgl. anordning om luftfart af 11. september 1920. Desuden gælder der en række specielle love vedrørende luftfart, nemlig lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj, lov nr. 367 af 21. december 1938 om frihed for arrest og forbud med hensyn til luftfartøjer, lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile offentlige lufthavne, lov nr. 411 af 12. juli 1946 om sikring af indflyvningen til offentlige lufthavne og landingspladser samt lov nr. 493 af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Den første danske luftfartslov var lov nr. 558 af 4. oktober 1919 om benyttelse af luftfartøjer, som bemyndigede ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte de fornødne regler for meddelelse af tilladelse til benyttelse over dansk land- og søområde af luftfartøjer samt til at forordne sådanne regler, som måtte være nødvendige til luftfartens og almenhedens betryggelse. I overensstemmelse hermed udfærdigede ministeren for offentlige arbejder under 11. september 1920 den ovennævnte kgl. anordning om luftfart med tilhørende reglementer A-E.

Ovennævnte lov af 1919 bestemte, at forslag til revision af loven skulle fremsættes for rigsdagen inden udgangen af 1922.

På norsk initiativ samledes i marts måned 1920 i Norge repræsentanter for de nordiske landes regeringer, der udfærdigede et på dansk, norsk og svensk affattet, i det store og hele ensartet udkast til lov om luftfart. Efter at udkastet for Danmarks vedkommende var blevet overgivet til ministeriet for offentlige arbejder, blev det sendt til udtalelse hos de ministerier, hvis forretningsområde de i udkastet indeholdte bestemmelser kunne berøre, hvorefter det på ny var genstand for fælles-nordiske drøftelser. Der blev derefter forelagt rigsdagen et lovforslag, der i alt væsentligt var enslydende med de andre landes lovforslag. Dette forslag blev vedtaget af rigsdagen i det store og hele uændret som lov nr. 175 af 1. maj 1923.

Efter disse lovbestemmelser tilblivelse tiltrådte de nordiske lande — for Danmarks vedkommende ved kgl. resolution af 8. oktober 1927 — den internationale luftfartskonvention af 13. oktober 1919

(Pariserkonventionen), hvilket nødvendiggjorde enkelte, mindre betydningsfulde ændringer i luftfartsloven. Forslag til disse ændringer blev fremsat i 1937 sammen med nogle enkelte ændringer, som ansås nødvendige som følge af luftfartens udvikling. Dette forslag blev vedtaget af rigsdagen i foråret 1937 som lov nr. 124 af 7. maj 1937.

Udviklingen inden for luftfarten op til og under den anden verdenskrig bevirkede, at ovennævnte konvention af 1919 ikke længere fandtes tidssvarende, hvorfor der i slutningen af 1944 blev afholdt en international luftfartskonference i Chicago med deltagelse fra næsten alle de allierede — Rusland undtaget — samt de neutrale lande, i alt 52 stater. Resultatet af konferencen blev en slutakt med 5 tillæg. I slutakten anbefales det i en række resolutioner bl. a., at de delegerede stater skulle interessere sig for

gennemførelse af de under konferencen udarbejdede tekniske tillæg (annekser) vedrørende radio, meteorologi, indregistrering, told, eftersøgning, luftfartskort, logbøger, luftfartsregler, certifikater og luftdygtighedsbeviser, skabelse af internationale regler for overdragelse af luftfartøjer og pant i disse, ratifikation af Romkonventionen om arrest i luftfartøjer, sammenkaldelse af en juridisk konference vedrørende luftprivatret.

Endvidere fastslås hver stats fuldstændige suverænitet over sit luftrum.

Konferencen anbefalede i øvrigt det størst mulige mål af ensartethed i de luftfartsoverenskomster, som afsluttes mellem de forskellige lande.

Om tillæggene til slutakten skal anføres følgende:

Tillæg 1. „Den midlertidige overenskomst om international civil luftfart“ er et fra den egentlige konvention adskilt dokument og foreskriver oprettelse af en midlertidig luftfartsorganisation. Denne midlertidige overenskomst, der blev undertegnet af alle repræsenterede nationers delegationschefer, trådte i kraft, da 26 stater havde givet U.S.A.'s regering meddelelse om deres tilslutning.

Organisationen, der var af teknisk og rådgivende natur, og som fik sæde i Montreal i Canada, skulle bestå, indtil den nye permanente konvention trådte i kraft, eller en ny international luftfartskonference besluttede en anden ordning. Dog skulle den højst bestå i 3 år. Organisationens opgave skulle være at afholde en delegeretforsamling med møder mindst én