

- 3) Spørgsmålet om de nordiske landes ratifikation af Romkonventionen af 29. maj 1933 angående skade, som luftfartøjer tilføjer trediemand på jorden. (Der er på en konference i Rom den 7. oktober 1952 vedtaget en ny konvention herom.)
- 4) Udkast til revision af Warszawakonventionen af 12. oktober 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring. Warszawakonventionen er ratificeret af Danmark, jfr. den tidligere omtalte lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj. (Der er på en konference i Haag den 28. september 1955 vedtaget en protokol indeholdende ændringer i konventionen).

På dette møde blev det med hensyn til revisionen af de nordiske luftfartslove bestemt, at luftfartsstyrelserne i de nordiske stater skulle optage forhandlinger med hinanden, og efter at have givet de nordiske luftfartsselskaber lejlighed til at udtale sig skulle styrelserne gøre rede for, på hvilke punkter ændringer og tilføjelser til luftfartsloven af offentligretlig karakter var påkrævet. Det således fremkomne materiale skulle derefter bearbejdes af den nordiske luftretskomité og sættes i lovform.

Imidlertid blev der i Norge nedsat en særlig kommission, der fik til opgave at revidere den norske luftfartslovgivning, og der fremkom i begyndelsen af 1949 fra den norske kommission indbydelse bl. a. til det danske luftfartsvæsen om at deltage i en nordisk konference i Norge angående de nordiske luftfartsloves revision. Det blev herefter ikke luftretskomiteen, der kom til at behandle den offentligretlige luftfartslovgivning, men særlige kommissioner eller udvalg, nedsat i de øvrige nordiske lande på samme måde som i Norge. Der blev i Danmark af ministeriet for offentlige arbejder nedsat et udvalg til revision af luftfartsloven m. v., medens der af justitsministeriet blev nedsat et udvalg til behandling af den internationale luftprivatret, jfr. de foran omhandlede konventioner eller konventionsudkast, samt til i øvrigt at behandle den danske lovgivning, der vedrører den internationale luftprivatret. Der blev altså efter de pågældende ministeriers kompetenceområder foretaget en deling mellem ministerierne af denne meget omfattende opgave, dog således at der på de punkter, hvor områderne berørte hinanden, blev etableret et samarbejde mellem de to ministerier og udvalg.

Den første konference i Norge, hvor man behandlede lovens indledende bestemmelser og reglerne om luftdygtighed og bemanning, blev efter-

fulgt af en række konferencer i de øvrige nordiske lande; bortset fra Island, der ganske vist var repræsenteret på de 2 første konferencer, men som ikke senere har deltaget i arbejdet. Island er dog hele tiden blevet holdt underrettet af de andre lande om arbejdets forløb.

Lovudkastet indeholder de mere almindelige regler, der i mindre grad kan påregnes at blive væsentligt påvirket af luftfartens udvikling, medens de mere tekniske særregler tænkes udfærdiget administrativt i henhold til loven, således at de lettere kan ændres, efterhånden som forholdene måtte gøre det påkrævet. Det bemærkes i forbindelse hermed, at man under de nordiske forhandlinger har tilstræbt at opnå så stor ensartethed i lovforslagene som muligt, hvilket selvfølgelig har særlig betydning, efter at samarbejdet inden for Scandinavian Airlines System er blevet etableret. For at opnå dette har der måttet vises resignation fra alle sider, men resultatet må nu siges at være blevet i alt væsentligt ensartede lovforslag.

For at lette offentligheden og administrationen adgangen til at sætte sig ind i luftfartslovgivningen har man i det omfang, det har været muligt, søgt at foretage en kodifikation af denne. Man har således i lovforslaget optaget den tidligere lov nr. 411 af 12. juli 1946 om sikring af indflyvningen til offentlige lufthavne og landingspladser samt lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøjer. I de tilfælde, hvor den øvrige lovgivning, f. eks. arrestlov o. l., ikke har kunnet optages i loven, har man i forslaget foretaget en henvisning til disse love, således at man i luftfartsloven i hvert fald vil få en oversigt over den pågældende lovgivning. Der foretages dog ikke henvisning til lov nr. 410 af 12. juli 1946 om offentlige lufthavne, idet denne lov skønnes at være for speciel i sit emne til at burde medtages i luftfartsloven.

Lovforslaget er delt i 3 afsnit, hvoraf 1. afsnit (kapitlerne 1-14) omhandler civil luftfart, hvorved forstås al luftfart, bortset fra luftfart med militære luftfartøjer og med andre statsluftfartøjer i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, 2. afsnit (kap. 15) omhandler militær eller anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart, og 3. afsnit (kap. 16) indeholder ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

Udkastet bygger således på en sondring mellem civil luftfart og militær og anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart. Som det fremgår af ovennævnte beskrivelse af civil luftfart, er dette udtryk ikke brugt som modsætning til statsluftfart. Også luftfart, som drives for statens regning, vil komme ind under bestemmelsen i afsnit I, medmindre den er af militær eller ikke-erhvervsmæssig art.