

bestemmer, at hver af de kontraherende stater forpligter sig til i den udstrækning, den finder det gør sig til, at træffe forholdsregler til hjælp for luftfartøjer, der er i nød på dens territorium, samt til, med forbehold af en af dens egne myndigheder udøvet kontrol, at tillade luftfartøjets ejere eller myndighederne i den stat, i hvilken det er registreret, at træffe de efter omstændighederne nødvendige hjælpeforanstaltninger. De kontraherende stater vil ved eftersøgning af savnede luftfartøjer i samarbejde anvende fælles fremgangsmåder, som efterhånden må blive anbefalet i medfør af konventionen.

Det andet afsnit vedrører bjergning af luftfartøjer. Efter den i Genève i 1948 vedtagne konvention om anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer, art. IV, skal krav på vederlag for bjergning af et luftfartøj eller på godtgørelse af ekstraordinære udgifter, som har været nødvendige for at bevare luftfartøjet, af de øvrige kontraherende stater anerkendes at have prioritet foran alle andre rettigheder, for så vidt de efter loven i den kontraherende stat, hvor bjergningen eller bevaringen er afsluttet, medfører panteret i luftfartøjet.

Reglerne om sådanne rettigheders beskyttelse med eller uden registrering hører naturligt hjemme i det samtidig fremsatte forslag til lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer.

Her omhandles alene, i hvilket omfang der haves krav på bjergløn og på godtgørelse for ekstraordinære udgifter, som har været nødvendige for at bevare et luftfartøj, og hvem der hæfter for sådanne krav.

Det tredje afsnit i kap. 11 omhandler undersøgelse af flyveulykker.

I Chicagokonventionens art. 26 bestemmes herom, at der i tilfælde af, at en ulykke rammer et i en kontraherende stat hjemmehørende luftfartøj på en anden kontraherende stats territorium og medfører død eller alvorlig skade eller tyder på, at der har foreligget alvorlige tekniske mangler ved luftfartøjet eller luftfartøjshjælpemidlerne, af den stat, i hvilken ulykken har fundet sted, skal iværksættes en undersøgelse af omstændighederne ved ulykken. Denne undersøgelse skal, så vidt statens egen lovgivning tillader det, foretages i overensstemmelse med den af ICAO anbefalede fremgangsmåde. Der skal gives den stat, i hvilken luftfartøjet er registreret, lejlighed til at udpege observatører, der kan være til stede ved undersøgelsen, og den stat, der foretager denne, skal give den anden stat underretning om undersøgelsen og dens resultater.

Chicagokonventionens art. 26 omfatter kun flyveulykker, der indtræffer i en anden medlems-

stat, således at man principielt er frit stillet med hensyn til undersøgelse af flyveulykker, der overgår egne luftfartøjer på eget eller ikke-medlemsstaters område. Der vil dog også for disses vedkommende være anledning til i princippet at følge ICAO-reglerne.

Da Danmark ikke hidtil har haft lovregler angående undersøgelse af flyveulykker, har spørgsmålet efter stedfunden forhandling mellem ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet været gjort til genstand for særlig undersøgelse, herunder af, hvorledes ICAO og udlandet har behandlet de tilsvarende problemer.

Et fælles kendemærke for de forskellige nationale ordninger på dette område er, at undersøgelsens hovedformål altid er at finde ulykkesårsagen samt at træffe forholdsregler til undgåelse af yderligere ulykker af samme eller lignende art.

I nogle lande er det ved alvorligere ulykker fundet formålstjenligt dels at lade foretage en undersøgelse ved vedkommende lands luftfartsmyndigheder, dels — navnlig af hensyn til offentlighedens interesse i disse sager — en undersøgelse ved et særligt organ.

I Danmark har undersøgelsen i henhold til administrative bestemmelser hidtil været foretaget af luftfartsvæsenet.

Der har normalt ikke været afholdt offentligt forhør her i landet i anledning af flyveulykker; men ved nogle efter krigen indtrufne alvorligere flyveulykker har man dog fundet det rigtigst, efter at luftfartsvæsenets undersøgelse er afsluttet, at afholde offentligt forhør i henhold til retsplejelovens kap. 93. De nævnte forhør har også her i landet væsentligst været begrundet ved offentlighedens interesse i disse sager, men kan have den mangel, at de pågældende dommere ikke altid kan have den fornødne sagkundskab.

Under hensyn hertil samt til, at spørgsmålet om undersøgelse af flyveulykker har stadig større betydning, er det fundet formålstjenligt, at de herhenhørende spørgsmål reguleres ved særlige lovbestemmelser.

Forslaget går i hovedtrækkene ud på, at der, straks når der indtræffer en flyveulykke, som hidtil foretages en undersøgelse ved luftfartsvæsenet, som så hurtigt som muligt afgiver rapport til ministeriet for offentlige arbejder. Finder ministeren, at der er anledning til at foretage en yderligere undersøgelse, overlades denne til en særlig kommission, der skulle have en fast formand samt sekretær, medens medlemmerne — normalt 4 — skulle udpeges af ministeren i hvert enkelt tilfælde fra en særlig liste. Formanden skal være dommer, medens de øvrige