

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

ler, havariregler, straffebestemmelser samt almindelige og supplerende bestemmelser. Afsnit II (kapitel 15) omhandler militær eller anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart, medens afsnit III (kapitel 16) indeholder ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

Udkastet bygger således på en sondring mellem civil luftfart og militær og anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart. Ved civil luftfart forstås al luftfart bortset fra luftfart med militære og andre statsluftfartøjer, der ikke anvendes erhvervsmæssigt. Af denne beskrivelse vil det fremgå, at civil luftfart ikke er brugt som modsætning til statsluftfart, idet luftfart, som drives for statens regning, må anses for civil, såfremt den udøves erhvervsmæssigt.

For at lette offentligheden adgangen til at sætte sig ind i luftfartslovgivningen har man søgt at foretage en kodifikation af denne. Man har derfor i lovforslaget optaget 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 luftfartøj. For den øvrige lovgivning har man foretaget henvisning til de pågældende love, således at man i loven om luftfart i hvert fald vil få en oversigt over den pågældende lovgivning.

For så vidt angår de internationale konventioner vedrørende luftprivatret, har man — i forslaget kapitel 9 — optaget sådanne regler vedrørende befordring med luftfartøj, at det vil blive muligt at ratificere de i Haag i 1955 vedtagne ændringer af Warszawa-konventionen af 1929 om visse ensartede regler for international luftbefordring i spørgsmål om erstatning for skade på person eller gods i luftfartøjer.

Endvidere har man i kapitel 10 — med de fornødne redaktionelle ændringer — optaget de i den gældende luftfartslov indeholdte bestemmelser om erstatning for skade på person eller ting uden for luftfartøjet, idet man endnu ikke har kunnet tage endelig stilling til de lovgivningsforanstaltninger,

som en i Rom under 7. oktober 1952 vedtagen international konvention om dette spørgsmål ville medføre.

Medens de i de to nævnte konventioner omhandlede erstatningsansvarsregler er indeholdt i nærværende lovforslag, har man efter aftale med justitsministeriet ladet de til muliggørelse af en ratifikation af en i Genève vedtagen konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer fornødne lovregler optage i et særligt i dag af den højtærede justitsminister fremsat forslag om registrering af rettigheder i luftfartøjer.

Jeg skal til sidst pege på, at der i forslaget er optaget en bestemmelse, hvorefter loven ved kgl. anordning kan sættes i kraft helt eller delvis.

De fire nordiske lande er enedes om, at den i alt væsentligt ensartede lovgivning sættes i kraft samtidig. Medens det svenske lovudvalgs forslag er blevet ophøjet til lov den 6. juni 1957, må der påregnes at hengå nogen tid, før de øvrige landes lovgivende forsamliger har vedtaget de respektive lovforslag, hvorfor man har ment det rigtigst at skabe mulighed for at kunne sætte i kraft sådanne dele af loven, som der er stærkt behov for øjeblikkeligt at kunne bringe i anvendelse navnlig på områder, hvor man allerede i henhold til den gældende norske og finske lovgivning, men ikke efter den danske luftfartslov har hjemmel til at udfærdige regulerende forskrifter.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om ændringer i lov om konkurs m. v. (Underpant i løsøre), forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Tvangsaruktion over fast ejendom) og forslag til lov om ændringer i lov om tinglysning. (Udslettelse af pantebreve, ejerpant, underpant i løsøre).

Som bekendt nedsatte regeringen i 1953