

For så vidt angår de internationale konventioner vedrørende luftprivatret, har man — i lovens kapitel 9 — optaget sådanne regler vedrørende befordring med luftfartøj, at det vil blive muligt at ratificere de i Haag i 1955 vedtagne ændringer af Warszawakonventionen 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 tidligere 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.

Mens de i de to nævnte konventioner omhandlede erstatningsansvarsregler er indeholdt i loven, 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 forslag til lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, der vedtoges af folketinget den 17. marts 1960 (se nedenfor under nr. 116).

Ifølge lovens § 157 kan den ved kgl. anordning sættes i kraft helt eller delvis.

Ved sagens 1. behandling mødte lovforslaget almindelig tilslutning fra alle partiers side, og en række spørgsmål vedrørende forskellige detailregler besvaredes af ministeren for offentlige arbejder. *A. C. Normann* (RV) udtalte dog tvivl med hensyn til bestemmelsen i lovforslagets § 150, stk. 6, hvorefter luftfartsvæsenets administrative foreløbige inddragelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj i anledning af forskellige overtrædelser af bestemmelserne ikke skulle kunne underkendes separat af domstolene, før der var gået 3 måneder fra inddragelsen. Ligeledes fandt han straffebestemmelserne i § 149 for generelt affattet. Med hensyn til bestemmelsen i lovforslagets § 50 om en alkoholkoncentration i blodet på 0,4 promille som absolut maksimum for såvel det flyvende personel som jordpersonellet kunne det diskuteres, om denne regel ville medføre øget sikkerhed. Måske burde man afvente resultatet af en af justitsministeren bebudet undersøgelse.

Lovforslaget henvistes til et udvalg, der i sin enstemmige betænkning bl. a. udtalte: