

de herom gældende internationale bestemmelser, som Danmark måtte have tilsluttet sig, eller dersom det i øvrigt skønnes hensigtsmæssigt. Tilsvarende gælder med hensyn til en repræsentant for luftfartøjets fabrikationsland.“

11. I § 134, stk. 2, udgår ordene „Det samme gælder“ og erstattes af ordene „Undersøgelse iværksættes endvidere“.

12. Efter § 139, stk. 2, 2. pkt. indsættes som nye 3. og 4. pkt.:

„Endvidere skal en repræsentant for luftfartøjets registreringsland kunne deltage som medlem i kommissionens undersøgelser i overensstemmelse med de herom gældende internationale bestemmelser, som Danmark måtte have tilsluttet sig, eller dersom det i øvrigt skønnes hensigtsmæssigt. Tilsvarende gælder med hensyn til en repræsentant for luftfartøjets fabrikationsland“.

13. Efter § 139, stk. 6, indsættes som nyt 2. pkt.:

„Dog beskikkes de i stk. 2 omhandlede repræsentanter for luftfartøjets registreringsland og fabrikationsland kun for den periode, den pågældende undersøgelse varer.“

14. § 139, sidste stk. affattes således:

„Det tillægges kommissionens formand og medlemmer, bortset fra de i stk. 2, 3, og 4 pkt. nævnte vederlag, hvis størrelse fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeren“.

§ 2.

Bestemmelserne i § 1, nr. 10-14, træder i kraft den 1. juli 1966.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter, hvornår de øvrige bestemmelser i § 1 skal træde i kraft.

Bemærkninger til lovforslaget.

De i § 1, nr. 1, 2, 6, 8 og 9 indeholdte forslag har til formål at gennemføre de ændringer i luftfartsloven, som er nødvendige for Danmarks tiltræden af den i Tokio den 14. september 1963 indgæede konvention om lovovertrædelser og visse andre handlinger, begået ombord i luftfartøjer (optrykt som bilag 1), og den i Guadalajara den 18. september 1961 indgæede konvention om international luftbefordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen (optrykt som bilag 2).

Forslagene er resultatet af et samarbejde mellem Danmark, Norge og Sverige, og det er meningen, at bestemmelserne skal sættes i kraft samtidig i de tre lande.

Tokio-Konventionen.

Tokio-Konventionen indeholder en række bestemmelser om lovovertrædelser begået ombord i luftfartøjer, samt om handlinger, der er farlige for luftfartøjets sikkerhed m. m.

Således indeholder konventionens kapitel 2 bestemmelser om jurisdiktionskompetencen, kapitel 3 bestemmelser om luftfartøjschefens beføjelser over for personer ombord, og kapitel 4 bestemmelser

om det tilfælde, at en person ombord uretmæssigt sætter sig i besiddelse af luftfartøjet.

For størstedelen af konventionens bestemmelser gælder det, at en tiltræden af konventionen ikke kræver lovændring. Bestemmelserne om luftfartøjschefens beføjelser afviger dog på enkelte punkter fra bestemmelserne i luftfartslovens kapitel 5, og en omarbejdelse af visse af disse bestemmelser er derfor nødvendig, jfr. forslagets § 1, nr. 1-2.

Tokio-Konventionens bestemmelser om luftfartøjschefens beføjelser gælder ikke lovovertrædelser eller handlinger, begået ombord i et luftfartøj, der befinder sig i registreringsstatens luftterritorium eller over det åbne hav eller noget andet område uden for nogen stats territorium, medmindre det sidste afgangssted eller det næste planlagte landingssted er b.liggende i en anden stat end registreringsstaten, eller luftfartøjet senere gennemflyver en anden stats luftterritorium med den pågældende person ombord. Man har imidlertid ikke ment at burde lade denne begrænsning finde udtryk i den danske lovgivning, men har anset det for mest hensigtsmæssigt, at luftfartøjschefens beføjelser efter luftfartsloven er de samme, hvad enten konventionen finder anvendelse eller ej.