

[Aksel Larsen.]

Organisation. Som alle ved, skal beslutning om eventuelt fortsat medlemskab træffes senest i august 1968 eller et år for traktatens udløb, og det må anses for nødvendigt, at folketinget til den tid råder over et så fyldestgørende materiale til bedømmelse af spørgsmålene som overhovedet muligt.

Jeg henviser i øvrigt til forslaget ordlyd og de forslaget ledsagende bemærkninger, men tilføjer, at nylig indtrufne begivenheder sandsynliggør, at uanset Danmarks stillingtagen vil ændringer af NATOs organisation og muligvis også af selve traktaten komme på tale, hvilket yderligere gør det påkrævet, at undersøgelsen iværksættes og folketinget får stillet de bedst mulige oplysninger til rådighed.

På forslagsstillernes vegne anbefaler jeg forslaget til velvillig og gerne hurtig behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om handel med foderstoffer.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 124) findes i tidenden sp. 3697).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om luftfart.

(Lovforslaget (nr. 131) findes i tillæg A. sp. 1489, fremsættelsen i tidenden sp. 3519).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Gottschalek-Hansen: Beklageligvis er det ikke alene i den kulørte presses kriminalnoveller eller i biografernes gyserfilm, man bliver præsenteret for lovovertrædelser i luftfartøjer. Selv om det er noget, der meget sjældent sker, har man dog eksempler på, at mennesker er gået amok, at rejsende har søgt at bemægtige sig flyet, og mange andre lovovertrædelser har fundet sted.

Hidtil har det været således, at luftfartschefen på maskinen har haft visse beføjelser, men det er i og for sig mærkeligt, at disse ikke har været udvidet til også at omfatte det, som er nedfaldet i det fremsatte lovforslag, der jo bygger på en konvention vedtaget i Tokio. Efter denne gives der chefen for luftfartøjet yderligere juridiske beføjelser, og andre besætningsmedlemmer, ja, selv passagerer, skal i givet fald kunns gribe ind over for lovovertrædere. Jeg synes, at denne ændring er ganske rimelig, og kan på mit partis vegne tilslutte mig dette forslag, som jo faktisk er det vigtigste i det samlede kompleks af ændringer vedrørende luftfartsloven.

En anden ændring — jeg tænker i denne forbindelse på §§ 92, 93 og 97 — angår billetter og befragtningsattester. Der er stillet forslag om, at der på disse skal være prentet eller skrevet, at de er i overensstemmelse med konventionen. Det er formentlig noget rent formelt, men jeg vil ikke bestride, at der kan opstå situationer, hvor det kan få juridisk følgerkning, og det må derfor være rimeligt, at også denne ændring gennemføres.

Ligeledes synes jeg det er rigtigt, at der i tilfælde af katastrofer og ulykker åbnes adgang til, at ikke alene det land, hvori luftfartøjet er registreret, men også fabriktionslandet får repræsentation i den nedsatte kommission. Alle må jo være interesseret i, når der foreligger en flyveulykke, at enhver mulighed for at opklare årsagen prøves for at forebygge, at noget lignende katastrofalt skal ske.

Der er et enkelt punkt i lovforslaget, jeg gerne vil spørge den højtærede minister for offentlige arbejder om. Det drejer sig om § 119 c. Heraf fremgår, at såvel den, der har indgået befordringsaftalen, som den, der rent faktisk udfører befordringen, skal