

## [Gottschalck-Hansen.]

anses for befordrer. Befordrer er altså såvel den, der har sluttet aftalen, som det selskab fra et andet land, der inden for et område udfører befordringen. Jeg tager som eksempel, at man starter i Kastrop med SAS og i Zürich skifter om til Swissair og flyver videre. I så fald er altså både SAS og Swissair befordrer. Det står mig ikke helt klart, men denne paragraf må jo tage sigte på eventuelle erstatninger, ikke bare hvis der sker en rystende katastrofe, men også, hvis rejsegods — det er jo sket somme tider — er havnet et forkert sted; det er vel også sket, at det er forsvundet. Hvem skal man i så fald henvende sig til? Rent umiddelbart har jeg opfattet paragraffen derhen, at den, som slutter aftalen — køber billetten i det land, hvorfra han starter — kun kan gøre krav gældende over for dette, og så må selskaberne sig imellem afgøre resten. Hvis fejlen, katastrofen, uheldet eller tabet sker, når en ny befordrer er kommet ind i billedet, må der være tale om et regreskrav fra den oprindelige befordrer over for den nye.

Jeg vil gerne bede ministeren bekræfte, om dette er forstået rigtigt; hvis det er det, kan jeg ikke se, at lovforslaget i og for sig giver anledning til udvalgsbehandling. Det bygger på to konventioner, og der er jo præcedens for, at vi altid følger konventioner i det høje ting. Jeg synes, de er så selvindlysende, naturlige, fornuftige og rimelige, at jeg på det konservative folkepartis vegne kan anbefale lovforslaget til vedtagelse; men jeg vil som sagt gerne bede ministeren for offentlige arbejder klargøre den enkelthed, som jeg her har peget på.

**Horn:** Jeg beder undskyldte, højtærede formand, at talelysten er blevet mindre i denne uge end i forrige, så jeg ikke meldte mig rettidigt.

Jeg kan på vor gruppes vegne anbefale det foreliggende lovforslag, som har til formål, at vi på samme måde som Norge og Sverige ændrer vor luftfartslov, så den til-

passes de internationale konventioner, som er indgået med hensyn til luftfart i de seneste år.

Man kan synes, at de ændringer i luftfartsloven, som her foreslås, er rene selvfølgeligheder, men lufttransporten er jo blandt transportmidlerne af så ny dato, at man ikke har kunnet overse alle situationer, som kunne forekomme; hvorfor ikke alle juridiske formaliteter er dækket ind ved loven. Dette er anledningen til, at vi nu må rette i vor forholdsvis nye luftfartslov. Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger om de principper, som er nedlagt i lovforslaget, da de forhold, det tager sigte på, er rene undtagelser.

Den ene af de konventioner, som har foranlediget lovforslaget, den såkaldte Tokio-konvention, vedrører de tilfælde, hvor der i flyet opstår uro eller optræk til uroligheder, og hvor flyets personale og passagerer af flyets chef får angivet visse forskrifter, de må efterkomme for at medvirke til, at der bliver ro, at flyet kan fremføres på normal måde, og at de sikkerhedsmæssige regler iagttages.

Andre af de foreslåede ændringer bygger på Guadalajarakonventionen, som er en tillægskonvention til Warszawakonventionen. Det er de ændringer, som hr. Gottschalck-Hansen var inde på, og som angiver, hvordan retsforholdet er, når den, der foretager fragten, er en anden end den, der har kontraheret om transporten. Det er ændringer, som det praktiske liv har givet anledning til, da man må søge at dække disse forhold ind rent juridisk. Vi bringer os altså i overensstemmelse med, hvad praksis måtte tilsige os; når vi på dette område vedtager de foreslåede ændringer.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget, som altså er foranlediget af de to konventioner, til vedtagelse.

**A. Chr. Andersen:** De foreslåede ændringer i luftfartsloven er jo nødvendiggjort af de internationale aftaler på luftfartens område. Ændringerne tilsigter dels at skabe