

[A. Chr. Andersen.]

mulighed for, at Danmark kan tiltræde Tokiokonventionen af 1963 vedrørende lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, dels at tillægsaftalen til Warszawakonventionen vedtaget i Guadalajara vedrørende luftbefordring kan blive indført i loven, samt at de i Chicagokonventionen indeholdte bestemmelser vedrørende undersøgelser efter et havari bliver nærmere præciseret i loven. På mit partis vegne kan jeg for så vidt tiltræde de foreslåede ændringer.

Vedrørende sikkerheden om bord indføres det nu, at luftfartøjschefen kan anmode passagerer om at hjælpe i påkommende tilfælde. Denne bestemmelse finder vi rigtig ligesom bestemmelsen om, at såvel besætningsmedlemmer som passagerer uden opfordring fra luftfartøjschefen kan gribe ind, hvis det skønnes nødvendigt af hensyn til luftfartøjets sikkerhed eller for at beskytte personer eller gods om bord.

Der er ligeledes indført ændrede regler om forvaring af skyldige samt en bestemmelse om luftfartøjschefens pligt til at give politiet de fornødne oplysninger og overgive det de nødvendige bevisligheder i sagen. Selv om der i Tokiokonventionen er begrænsninger med hensyn til, i hvilke tilfælde bestemmelserne i denne konvention skal være gældende, har man ikke ment, at denne begrænsning skulle indføres i den danske lov. Vi kan også tiltræde, at luftfartøjschefens beføjelser m. v. er de samme, hvad enten konventionen finder anvendelse eller ej.

Vi kan endvidere godkende reglerne om, at den, der har indgået befordringsaftalen, skal anses for ansvarlig som befordrer, for så vidt angår hele befordringen, medens andre befordrere kun anses som befordrere, for så vidt angår den del af befordringen, de udfører. Tidligere var reglen den, at den enkelte befordrer kun var ansvarlig for den del af befordringen, som han faktisk udførte.

For at undgå fortolkningsstvivl bliver der nu i loven indført en pligt til nærmere at præcisere Warszawakonventionens regler i befordringsdokumenterne, det vil altså sige på billetter, i rejsegodsbeviser og i luftfragtbreve.

Om luftbefordring i det hele taget gælder det, at selv om tillægget angående befordringsaftaler kun gælder for befordrings-

aftaler, der omfattes af Warszawakonventionen, foreslår man ikke en sådan begrænsning i den danske lovgivning, og det er sikkert rigtigt.

Vi kan tiltræde, at det i loven præciseres, at i tilfælde af havari kan repræsentanter for såvel registreringslandets som fabrikslandets myndigheder deltage i undersøgelserne.

Det er tanken, at bestemmelserne angående havari m. v. skal træde i kraft den 1. juli 1966, medens ministeren for offentlige arbejder får bemyndigelse til at fastsætte, hvornår de øvrige bestemmelser skal træde i kraft, idet det jo er meningen, at det skal ske samtidig med, at tilsvarende bestemmelser sættes i kraft i Norge og Sverige.

Men der kunne måske være grund til at se lidt på, om der ikke bør foretages andre ændringer i luftfartsloven af 1960. Det er ganske vist ikke lang tid siden den er vedtaget, men der sker jo så meget på luftfartens område, at det er et spørgsmål, om vi ikke skal kigge lidt nærmere på dette. Der er jo problemer i forbindelse med charterflyvningen; der kan også være spørgsmål i forbindelse med erhvervsflyvningen i det hele taget. Det er endvidere et spørgsmål, om der ikke i luftfartssager bør benyttes særlig luftfartssagkyndige bisiddere o. s. v.

I udvalget, som jeg mener vi bør nedsætte, kan disse spørgsmål måske tages op. Men jeg skal i øvrigt på mit partis vegne tilsiige vor velvillige behandling af lovforslaget.

Jens Peter Jensen (Agerskov): Da det radikale venstres ordfører i denne sag, hr. A. C. Normann, for tiden deltager i et komitémøde under Europarådet, vil jeg gerne i hans sted gøre et par bemærkninger om lovforslaget. Det er i usædvanlig grad teknisk betonet og vedrører næsten ikke hovedindholdet af den danske luftfartslov. Vi finder det rimeligt og nødvendigt, at man tilpasser vor luftfartslovgivning til både Tokiokonventionens regler om lovløse handlinger, begået i luftfartøjer, og til tillægget til Warszawakonventionen angående indførelse af visse ensartede regler om luftbefordring, udført af en anden end den, der har kontraheret om befordringen.

Vi har jo de fleste af reglerne om opret-