

[Jens Peter Jensen (Agerskov).]

holdelse af ro og orden i luftfartøjer i vor lovgivning i forvejen. Det er nødvendigt, at kaptajnen i et fly, lige så vel som kaptajnen på et skib, kan gribe ind over for personer, der begår lovløsheder eller ordensforstyrrelser, og da flyvetrafikken er så international, som den er, er det også rimeligt med internationale regler. Imidlertid er der her tale om så specielle tekniske og juridiske anliggender, at det ikke tjener noget fornuftigt formål at fordybe sig i detaljerne. Efter et studium af disse er vi ikke betænkelige ved at gå med til lovforslaget uden udvalgsbehandling, så meget mere som detailændringer jo kun med besværlighed lader sig gennemføre her, hvor forslaget er blevet til efter et samarbejde mellem de 3 skandinaviske lande; men ønskes der en udvalgsbehandling, deltager vi naturligvis gerne i denne.

Morten Lange: Jeg har ikke nogen særlige bemærkninger til lovforslagets første afsnit vedrørende uroligheder i luftfartøjer, måske kun den, at jeg ikke håber, de opstår. Der er usikkerhedsmomenter nok i forvejen i flyvningen, så man må ikke håbe, at passagererne yderligere bidrager til dem. Det er naturligvis klart, at der bør være tilsvarende retsforhold i luftfartsret, som der vel formodentlig er i søret: at kaptajnen har ganske særlige beføjelser, som ingenlunde ville blive accepteret på landjorden, men som vel nok er nødvendige under hensyn til det særlige medium, man bevæger sig i.

Hvad angår resten af lovforslaget, som jo i hovedsagen drejer sig om at få Warszawakonventionens forskellige udvidelser sat på passende dansk lovform, så er det jo den højere luftfartsjura, og det er vistnok noget af det mest besværlige, der findes. Jeg ved dårligt nok, om vi overhovedet har eksperter på området her i Danmark; vi får det vel nok, for det er jo givetvis et område, som vil få stigende betydning. Måske jeg kan sige det på den måde, at jeg egentlig helst havde undgået udvalgsbehandling af denne lov, som bygger på konventioner, men siden det nu fra anden side er begæret og vi formodentlig får et udvalg, så tror jeg, det kunne være nyttigt, om ministeren for offentlige arbejder ganske kort kunne skitserer for udvalget — på baggrund af alt det

meget, der står i Warszawakonventionen — hvordan erstatningsforholdene faktisk er, hvad angår luftfart. Warszawakonventionen fastsætter, så vidt jeg har forstået, at luftfartsselskaberne i visse tilfælde er erstatningspligtige over for folk, der får skader eller dør under transporten, men begrænsningerne herfor er efter min opfattelse meget svære at se igennem.

Der er jo en udstrakt praksis i retning af at tegne private forsikringer i forbindelse med luftfartsrejser, og det kunne være interessant at vide, hvorledes ministeren bedømmer dækningen ifølge Warszawakonventionen, med andre ord, i hvor vid udstrækning der faktisk er brug for en almindelig dækning fra den enkelte rejsende. Men det kan vi formodentlig få en forholdsvis klar og kortfattet forklaring på i et udvalg; det er efter min opfattelse ikke nogen særlig simpel sag at se igennem.

I det hele taget er Warszawakonventionen ikke læsning for godtfolk. Det meste, vi kender til den, er vistnok, at der står en bemærkning på vore bagagechecks om, at dette er ikke en bagagekvittering i Warszawakonventionens forstand, og et sådant kendskab er jo forholdsvis negativt. Jeg forlanger ikke, at vi skal blive oplyst om Warszawakonventionens detaljer, men altså på et enkelt punkt kunne det godt ske, at lidt manuduktion af folketinget kunne være på sin plads.

Rimstad: Det er forståeligt, at man til stadighed verden over arbejder med udformningen af bedre lovregler, bedre bestemmelser for transportansvaret og transportsikkerheden i luften. Luftfart er jo siden den sidste krig blevet hvermands sag i den forstand, at denne form for kommunikation, der tidligere betød undtagelsen, nu er ved at blive reglen, eller i hvert fald er blevet så almindelig, at alle de generelle spørgsmål om ansvar og sikkerhed må finde deres afrundede løsning også i alle grænsetilfældene. Og det er jo grænsetilfælde, som karakteriserer den her foreslåede lovgivning. Det er for en stor del konventionstilføjelser, man beskæftiger sig med, og mange af disse tilføjelser betyder øjensynlig ny landvinding og nye udbygningsmuligheder for den lufttrafik, hvis daglige almindelighed er vigtig for ethvert samfund i verden.