

26. møde.

Fredag den 4. december kl. 10.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om luftfart.

I skrivelse af dags dato meddeler justitsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i lov om konkurs m. v. (Underpant i løsøre),

forslag til lov om ændringer i lov om tinglysning. (Udslettelse af pantebreve, ejerpant, underpant i løsøre),

forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Tvangsauktion over fast ejendom),

forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Tvangsauktion over skibe og luftfartøjer),

forslag til lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer,

forslag til lov om ændring i gældsloven,

forslag til lov om ændringer i auktionsloven,

forslag til lov om ændringer i biografteaterloven og

forslag til lov for Færøerne om rettens pleje.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg skal herved tillade mig for det høje ting af fremsætte *forslag til lov om luftfart.*

De nugældende hovedbestemmelser om luftfart findes i lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart, således som den er ændret ved lov nr. 124 af 7. maj 1937, og endvidere i kgl. anordning om luftfart af 11. september 1920, der begge bygger på den i Paris den 13. oktober 1919 afsluttede konvention om regulering af international lufttrafik.

Danmarks ratifikation af den i Chicago i 1944 vedtagne konvention om internatio-

nal civil luftfart har imidlertid gjort det nødvendigt at foretage ændringer af visse af lovens bestemmelser, og da hertil kommer, at den meget hurtige udvikling af luftfarten — især den internationale luftfart — har medført, at der er opstået et kraftigt behov for nye eller reviderede lovregler også for rent nationale forhold, nedsatte ministeriet for offentlige arbejder i 1950 et udvalg, der fik til opgave at udarbejde forslag til at bringe luftfartslovgivningen i overensstemmelse med Chicagokonventionen og nutidens krav til bestemmelser om luftfart.

Udvalget skulle endvidere revidere de bestemmelser, som er udfærdiget i henhold til luftfartsloven og luftfartsanordningen, samt sådanne bestemmelser, der ville blive berørt af en revision af luftfartsloven, ligesom udvalget fik til opgave at overveje, hvilke nye bestemmelser der skulle udarbejdes i tilslutning til en ny lov.

Det foreliggende lovforslag er et resultat af dette udvalgsarbejde, der er udført i nøje samråd med tilsvarende udvalg, der blev nedsat i Finland, Norge og Sverige. Det er ved det internordiske samarbejde lykkedes i alt væsentligt at opnå overensstemmelse mellem de 4 nordiske landes lovforslag, således at der kun på enkelte punkter er forskelligheder i affattelsen, hidrørende fra, at retstilstandene ikke er ens.

Idet jeg med hensyn til enkeltheder tillader mig at henvise til lovudkastet med bemærkninger, skal jeg kort nævne de hovedproblemer, der har været behandlet under det forberedende arbejde, og som har nedfældet sig i lovudkastet.

Der har mellem de nordiske lande været enighed om, at selve loven kun skulle indeholde de mere almindelige og faste regler, der ikke kan påregnes at blive væsentlig påvirket af den stærke udvikling inden for luftfarten, medens de mere detaljerede og tekniske regler skulle udfærdiges administrativt i henhold til loven, således at de lettere kan ændres, efterhånden som forholdene måtte gøre det påkrævet.

Lovudkastet er bygget anderledes op end den nugældende lov, idet det er delt op i tre afsnit. Afsnit I (kapitel 1-14) omhandler civil luftfart og indeholder bestemmelser om registrering og mærkning af luftfartøjer samt om luftdygtighed, bemanning, lufttrafik og lufthavne, endvidere ansvarsreg-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ler, havariregler, straffebestemmelser samt almindelige og supplerende bestemmelser. Afsnit II (kapitel 15) omhandler militær eller anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart, medens afsnit III (kapitel 16) indeholder ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

Udkastet bygger således på en sondring mellem civil luftfart og militær og anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart. Ved civil luftfart forstås al luftfart bortset fra luftfart med militære og andre statsluftfartøjer, der ikke anvendes erhvervsmæssigt. Af denne beskrivelse vil det fremgå, at civil luftfart ikke er brugt som modsætning til statsluftfart, idet luftfart, som drives for statens regning, må anses for civil, såfremt den udøves erhvervsmæssigt.

For at lette offentligheden adgangen til at sætte sig ind i luftfartslovgivningen har man søgt at foretage en kodifikation af denne. Man har derfor i lovforslaget optaget lov nr. 411 af 12. juli 1946 om sikring af indflyvningen til offentlige lufthavne og landingspladser samt lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj. For den øvrige lovgivning har man foretaget henvisning til de pågældende love, således at man i loven om luftfart i hvert fald vil få en oversigt over den pågældende lovgivning.

For så vidt angår de internationale konventioner vedrørende luftprivatret, har man — i forslaget kapitel 9 — optaget sådanne regler vedrørende befordring med luftfartøj, at det vil blive muligt at ratificere de i Haag i 1955 vedtagne ændringer af Warszawa-konventionen af 1929 om visse ensartede regler for international luftbefordring i spørgsmål om erstatning for skade på person eller gods i luftfartøjer.

Endvidere har man i kapitel 10 — med de fornødne redaktionelle ændringer — optaget de i den gældende luftfartslov indeholdte bestemmelser om erstatning for skade på person eller ting uden for luftfartøjet, idet man endnu ikke har kunnet tage endelig stilling til de lovgivningsforanstaltninger,

som en i Rom under 7. oktober 1952 vedtagen international konvention om dette spørgsmål ville medføre.

Medens de i de to nævnte konventioner omhandlede erstatningsansvarsregler er indeholdt i nærværende lovforslag, har man efter aftale med justitsministeriet ladet de til muliggørelse af en ratifikation af en i Genève vedtagen konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer fornødne lovregler optage i et særligt i dag af den højtærede justitsminister fremsat forslag om registrering af rettigheder i luftfartøjer.

Jeg skal til sidst pege på, at der i forslaget er optaget en bestemmelse, hvorefter loven ved kgl. anordning kan sættes i kraft helt eller delvis.

De fire nordiske lande er enedes om, at den i alt væsentligt ensartede lovgivning sættes i kraft samtidig. Medens det svenske lovudvalgs forslag er blevet ophøjet til lov den 6. juni 1957, må der påregnes at hengå nogen tid, før de øvrige landes lovgivende forsamliger har vedtaget de respektive lovforslag, hvorfor man har ment det rigtigst at skabe mulighed for at kunne sætte i kraft sådanne dele af loven, som der er stærkt behov for øjeblikkeligt at kunne bringe i anvendelse navnlig på områder, hvor man allerede i henhold til den gældende norske og finske lovgivning, men ikke efter den danske luftfartslov har hjemmel til at udfærdige regulerende forskrifter.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om ændringer i lov om konkurs m. v. (Underpant i løsøre), forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Tvangsaruktion over fast ejendom) og forslag til lov om ændringer i lov om tinglysning. (Udslettelse af pantebreve, ejerpant, underpant i løsøre).

Som bekendt nedsatte regeringen i 1953