

65. møde.

Fredag den 18. februar kl. 10.

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

Forslag til lov om ændringer i lov om luftfart.

I skrivelse af gårs dato meddeler undervisningsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i lov for Færøerne om skolelærer.

I skrivelse af gårs dato meddeler ministeren for Grønland, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til normeringslov for Grønland for finansåret 1966-67.

I skrivelse af dags dato meddeler kirkeministeren, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m.

Medlemmer af folketinget Poul Dam, Aksel Larsen og Sigsgaard har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en reform af ejendomsbeskatningen og

forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til støtte for kommunernes planlægning samt til modvirkning af grundspekulation.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i lov om luftfart.*

De foreslåede ændringer er for størstedelens vedkommende begrundet i nye internationale aftaler på luftfartens område.

Således er ændringerne i luftfartslovens §§ 44 og 45 om luftfartøjschefens beføjelser foranlediget af den i Tokio den 14. september 1963 indgåede konvention om lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer. Jeg bemærker i

denne forbindelse, at konventionen endnu ikke er trådt i kraft, idet der hertil kræves, at mindst 12 af de stater, der har undertegnet konventionen, skal have ratificeret denne, og hidtil har ifølge de foreliggende oplysninger kun Portugal ratificeret konventionen. Da konventionen er åben for undertegnelse indtil den dato, den træder i kraft, er udenrigsministeriet anmodet om at ville foranledige, at Danmark undertegner konventionen.

Med hensyn til luftfartøjschefens beføjelser svarer Tokiokonventionens bestemmelser stort set til det allerede i luftfartsloven herom gældende.

Derimod indeholder konventionen det nye, at også passagererne efter opfordring af luftfartøjschefen kan yde hjælp til at opretholde orden og lydighed om bord. Endvidere kan besætningsmedlemmer og passagerer uden opfordring fra luftfartøjschefen iværksætte forebyggende forholdsregler, herunder anvende magt.

I den nugældende lovs § 44, stk. 3, hedder det, at såfremt der tilføjes den, der har nægtet luftfartøjschefen lydighed, skade, kan han alene gøre ansvar gældende, hvis der er anvendt hårdere midler, end omstændighederne krævede. Det er ikke fundet nødvendigt at opretholde denne bestemmelse, idet det antages at følge allerede af almindelige retsregler, at der ikke kan blive tale om ansvar, når den, der har iværksat forholdsreglerne, har haft rimelig grund til at antage, at betingelserne for deres anvendelse har været til stede og man ikke er gået videre, end hvad der efter omstændighederne kan anses for forsvarligt. Jeg gør endelig opmærksom på, at det i konventionen udtrykkeligt er fastslået, at ingen af dens bestemmelser skal fortolkes som givende bemyndigelse til eller nødvendiggørende foranstaltninger med hensyn til overtrædelser af straffelove af politisk karakter eller baseret på race- eller religionsdiskrimination.

De foreslåede ændringer i afsnittet om beforderens ansvar i den nugældende lovs kap. 9 er foranlediget af en i Guadalajara den 18. september 1961 undertegnet tillægskonvention til Warszawakonventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring udført af anden person end den kontraherende be-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fordrer. For det tilfælde, at en befordring med luftfartøj, der efter den indgæede aftale er at anse som én befordring, udøves af flere efter hinanden følgende befordrere, foreskriver den nugældende bestemmelse i § 119, at enhver af befordrerne er ansvarlig for den del af befordringen, som det påhviler ham at udføre. Ved den nu foreslåede ændring foreskrives det, at såvel den, som har indgået befordringsaftalen, som den, der rent faktisk udfører befordringen, skal anses for befordrere, således at den førstnævnte skal anses som befordrer, for så vidt angår hele befordringen, og den sidstnævnte kun, for så vidt angår den del af befordringen, han udfører. Med hensyn til de enkelte ændringsforslag skal jeg tillade mig at henvisse til forslaget og bemærkningerne hertil.

I forbindelse med ændringerne i luftfartslovens kap. 9 har man fundet anledning til samtidig at få fjernet en tvivl med hensyn til fortolkningen af lovens §§ 92, 93 og 97 om befordringsdokumenternes indhold, som er opstået i praksis. Ændringerne tilsigter at gøre det helt klart, at befordringsdokumentet skal indeholde en udtrykkelig angivelse af, at befordringen kan være underkastet Warszawakonventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at konventionen eller loven i reglen begrænser befordrerens ansvar for personskade og for tab af eller skade på rejsegods.

Jeg bemærker, at SAS har tiltrådt de ændringer, jeg her har nævnt, og at det af hensyn til SAS-samarbejdet er hensigten at lade bestemmelserne træde i kraft samtidig i Danmark, Norge og Sverige.

Den stadig stigende anvendelse af de teknisk meget komplicerede jetdrevne luftfartøjer har gjort det naturligt, ja, endog påkrævet, at såvel registreringslandets som fabrikationslandets myndigheder får adgang til at udpege en repræsentant til at deltage i de undersøgelser, som i påkommende tilfælde altid foretages, når et luftfartøj havarerer. Allerede i Chicagokonventionen indeholdes bestemmelser om adgang for registreringslandets myndigheder til at deltage i havariundersøgelser i et andet land, og den internationale luftfartsorganisation ICAO har foreslået lignende bestemmelser, for så vidt angår fabrikationslandets myndigheder.

Efter luftfartsloven er det luftfartsvæsenet, der, når en flyveulykke er indtruffet, skal iværksætte undersøgelse. Dog kan ministeren for offentlige arbejder i henhold til § 138 lade denne undersøgelse erstatte af en undersøgelse ved en særlig kommission, ligesom han kan bestemme, at den af luftfartsvæsenet foretagne undersøgelse skal efterfølges af en kommissionsundersøgelse.

Selv om loven ikke indeholder nærmere regler for den undersøgelse, der foretages af luftfartsvæsenet, har man fundet det hensigtsmæssigt, at det præciseres i loven, at repræsentanter for registrerings- og fabrikationslandets myndigheder kan deltage i de af luftfartsvæsenet foranstaltede undersøgelser. For så vidt angår kommissionsundersøgelsen, indeholder § 139 detaljerede regler om kommissionens sammensætning og virke, og det er derfor påkrævet nærmere at fastsætte reglerne for de fremmede myndigheders deltagelse i denne kommissionsarbejde.

I denne forbindelse gør jeg opmærksom på, at det ikke er hensigten, at de fremmede myndigheders repræsentanter skal vederlægges, således som tilfældet er med hensyn til kommissionens formand og medlemmer.

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

Undervisningsministeren (K. B. Andersen): Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændringer i lov for Færøerne om skolelæger.

Lovforslaget tilsigter en nødvendig ajourføring af tilskudsbestemmelserne i den færøske skolelægelov.

Ved den i 1962 gennemførte revision af den danske skolelægelov ændredes denne lovs § 11, stk. 2, således, at statens tilskud til kommunernes og de private skolers udgifter til skolelægeordningen fastsættes af undervisningsministeren efter godkendelse af folketingets finansudvalg; dog med den begrænsning, at tilskuddet fremdeles ikke kan overstige 50 pct. af udgiften.

I henhold til denne bestemmelse er der ved undervisningsministeriets cirkulære af 27. juli 1965 fastsat nye tilskudsregler, der