

[Marius Buhl.]

forslag nr. 1 skulle til afstemning først. Nu viser det sig, at afstemningsreglerne siger, at ændringsforslag nr. 2 skal til afstemning først — det ændringsforslag, hvorefter det omtalte nævn skal udvides fra 6 til 7 medlemmer. At dette omtalte nævn skal udvides med 1 medlem, kan vi sådan set ikke have noget imod, tværtimod, men på den anden side synes jeg, det er noget ejendommeligt, om vi skulle stemme for noget i en paragraf, som vi ønsker slettet. Jeg henstiller derfor til de ærede medlemmer, som ville stemme for mindretallets ændringsforslag, at undlade at stemme, når det drejer sig om ændringsforslag nr. 2 vedrørende de 7 medlemmer, men ved den følgende afstemning at stemme for, at paragraffen skal falde bort.

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2

vedtoges enstemmigt med 85 stemmer; 49 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes ved, at

§ 2 i den ændrede affattelse

vedtoges med 85 stemmer mod 49.

§§ 3 og 4

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om luftfart.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1377, fremsættelsen i tidenden sp. 1311).

Formanden: Sammen med denne sag foretages de under punkterne 6-9 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1585, fremsættelsen i tidenden sp. 1319).

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1603, fremsættelsen i tidenden sp. 1319).

Første behandling af forslag til lov om ændring i gældsbrevsloven.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1609, fremsættelsen i tidenden sp. 1319).

Første behandling af forslag til lov om ændringer i auktionslederloven.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1581, fremsættelsen i tidenden sp. 1319).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Lars M. Olsen: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Horn, i dag er fraværende, skal jeg i hans sted gøre nogle bemærkninger.

Lovforslaget om luftfart indeholder absolut ikke penge af nogen art. Normalt, når vi behandler lovforslag om luftfart her i det høje ting, drejer det sig om udgifter. Stort set drejer lovforslaget sig kun om én eneste ting, nemlig sikkerhed, sikkerhed for passagerer, sikkerhed for personel og sikkerhed for materiel. Vi har levet under den nuværende lov siden 1937, selv om der indimellem er sket visse ændringer i love, der har relation til loven om luftfart; men i samme periode, altså i ca. 20 år, er der sket en voldsom udvikling af luftfarten, ikke mindst den internationale.

Formanden: Der må være mere ro i salen under forhandlingen.

Lars M. Olsen: Medens vi f. eks. i 1937 herhjemme kun regnede med godt 50 000 passagerer inden for Det Danske Luftfart-

[Lars M. Olsen.]

selskab, regner man med, at tallet alene for indeværende år vil komme op på 1,2 mill. eller en tyvedobling inden for det åremål, den oprindelige lov har virket. Man har vistnok lov at sige, at på intet andet samfundsvigtigt område er der sket en så voldsom og rivende udvikling som netop på dette. Jeg ved, at man inden for luftfartskredse herhjemme regner med, at vi i 1965 kan gøre os håb om, at der ekspederes omkring 2 mill. eller måske snarere 2½ mill. passagerer inden for Kastrup lufthavn. Det er derfor overmåde rimeligt, at den nuværende lovgivning trænger til at blive ført à jour. Den nuværende lov var stort set en ramme- og bemyndigelseslov, hvilket naturligvis har været nødvendigt, når loven har skullet virke i så mange år under en så rivende udvikling, og de samme principper er bibeholdt i lovforslaget.

Lovforslaget tager for så vidt sit udgangspunkt i de forhandlinger, der har været på skandinavisk basis gennem mere end en halv snes år. Der er vel i øvrigt ikke noget lovgivningsmæssigt område, der i så høj grad må udformes i internationale baner, fordi luftfarten er international og kun kan virke, trives og udvikles under internationale forhold. Men allerede under krigen kunne man se, at behovet for mere ensartede retningslinjer, mere ensartet lovgivning, var til stede, og derfor blev der i Chicago i 1944 afholdt en konference, der kom til at lægge navn til en konvention. Et par og halvtreds nationer deltog vist ved den lejlighed. Blandt det, man således om, var skabelse af internationale regler. Endvidere fastsloges enhver stats fuldstændige suverænitet over sit eget luft- rum. Endelig enedes man om at ville tilstræbe det størst mulige mål af ensartethed i de luftfartsoverenskomster, som afsluttedes mellem de forskellige lande. Som jeg før nævnte, har der på skandinavisk basis i mere end 10 år været forhandlet, og det er resultatet af disse forhandlinger, der danner udgangspunktet og grundlaget for det foreliggende lovforslag om luftfart. Det kan måske siges, at man har skyndt sig langsomt, når forhandlingerne har stået på i mere end en halv snes år. Jeg kan også nævne, at Sverige for et par år siden har ajourført sin lovgivning, mens Norge og

Finland tilsyneladende ikke er så langt fremme i forberedelserne, som vi er det i dette øjeblik.

Der er naturligvis sket mange nye ting, og jeg vil gerne pege på enkelte af dem, som præger lovforslaget. En ting, som vi ikke har kendt tidligere inden for luftfarten, eller i hvert fald kun i meget begrænset form, er den nu stærkt omsiggribende charterflyvning. Vi har vel alle sammen i kæmpeannoncer i pressen navnlig i sommermånederne bemærket, hvorledes dygtige forretningsfolk — det må det jo være — har sat charterflyvninger i gang og på et meget lavt prisniveau tilbudt publikum luftrejser med tilhørende ophold i det sydlige udland, især i Italien og Spanien, men også i Nordafrika, til meget, meget små priser. Set fra mange synspunkter fortjener naturligvis denne udvikling af turist- og rejselivet støtte, og den intensivering og billigørelse, der her ved sker, kan man formentlig kun ønske held til også fremover. Det er vel imidlertid ikke undgået opmærksomheden, at der på nogle af disse charterflyvninger, dog vistnok ikke i vort land, men i andre skandinaviske lande, har været visse vanskeligheder, og derfor er det sikkert kun godt, at lovgivningen på dette område skærpes, sådan at de samme strenge krav, som stilles til materiel og mandskab på andre områder inden for luftfarten, også stilles, når det drejer sig om disse charterflyvninger.

En ting, som man ligeledes må vente udviklet stærkt i den kommende tid, er store virksomheders transport af deres personale til ferieophold enten i ind- eller udland. Jeg føler endvidere trang til at nævne skole-, reklame- og fotograferingsflyvning, navnlig fordi visse af disse former for erhvervsflyvning har været udsat for ret stærk kritik, især i sommer, hvor man fra visse sider har påpeget, at der har været fløjet meget lavt og derfor også mere støjende end strengt nødvendigt. Også disse områder falder naturligvis ind under den nye lovgivning på en mere direkte måde, end tilfældet tidligere har været.

Jeg vil også gerne pege på, at de erstatninger, der har været tale om i tilfælde af ulykker, fordobles, i hvert fald hvor det drejer sig om personer — det er et beløb på omkring 35 000 kr., men da der her regnes med guld kroner, vil det blive et beløb, der

[Lars M. Olsen.]

er mindst 3 gange så stort — medens derimod erstatningsbeløbene, hvor det drejer sig om tab af gods og rejsegods, mærkværdigvis opretholdes uændret. Jeg ved ikke, om der er en særlig begrundelse — det må der vel være — for, at der på dette område ikke sker nogen ændring, medens det altså sker, hvor det drejer sig om personer.

Noget helt nyt er bestemmelsen om de krav, som man nu i denne lovgivning stiller til luftmandskabet og jordpersonalet, hvor det drejer sig om nydelse af alkohol. Naturligvis har man allerede i praksis og rent administrativt haft visse retningslinjer, som personalet har måttet følge, men ministeren har nu ment, at spørgsmålet var af så stor betydning, at det også direkte burde drages ind i lovgivningen. Man er endda gået et skridt videre end ved en tilsvarende lovgivning, færdsels- og motorlovgivningen, idet man er skredet til at fastsætte faste promiller, som må anses for at være absolut maksimum for, hvad der må indeholdes i blodet af alkohol. Lovforslaget bygger på 0,4 promille som absolut maksimum, medens det hjemlige luftfartsselskab SAS i praksis, så vidt jeg ved, har holdt sig til en noget højere promille.

Når man har fundet det rigtigt her at lovfæste en bestemt promise, skyldes det naturligvis det store ansvar, som må lægges på de personer, der får overdraget et luftfartøj, og også jordpersonalets ansvar er jo stort. Jeg kan derfor meget vel indse, at overordentlig meget taler for en skærpelse på dette punkt, og finder, at den her foreslåede bestemmelse både er korrekt og nødvendig. Vi må formentlig også regne med, at udviklingen måske inden for de allernærmeste år fører med sig, at luftfartøjer med indtil et par hundrede passagerer ikke vil være noget ualmindeligt, måske snarere endog almindeligt, og i tilsvarende grad må naturligvis det offentlige, myndighederne, kræve det sikkerhedsmæssige hensyn øget. Som jeg før nævnte, har den gældende lov virket i ca. 20 år; den blev altså givet på et tidspunkt, hvor der var tale om en meget beskedent lufttrafik herhjemme, men i dag, hvor der vel i Kastrup er tale om omkring et par hundrede starter og landinger i døgnnet, og hvor der kræves en ualmindelig koncentration af de mennesker, der har ansva-

ret, ikke alene dem i maskinerne, men også dem på jorden, er det sikkert helt rigtigt med denne skærpelse. Overhovedet kan krævet om øget sikkerhed efter min mening ikke rejses for ofte og kraftigt nok med den rivende udvikling, lufttrafikken i øjeblikket er inde i.

Det er altså ikke egentlige konkrete tilfælde herhjemme, i hvert fald ikke tilfælde, som er offentligheden bekendt, som tilskynder os til denne skærpelse af den hidtidige praksis. Men når det er sagt, vil jeg også gerne fremhæve de, synes jeg, strålende egenskaber, som SASs udmærkede personale ved enhver given lejlighed udviser. Det er simpelt hen en fornøjelse, en nydelse og en glæde at flyve i dette land, som vistnok også i de fleste andre lande, men man holder nu engang mest af sit eget, og herhjemme er det jo ikke på mode, at man roser sit eget alt for meget, medens man ofte ligger på maven for udenlandske ting, der ofte roses med urette. Jeg føler som sagt trang til at fremhæve, at der med SAS, dette virkelig store forsøg på skandinavisk samarbejde, er nået en standard, som danske, ja, nordboere i det hele taget, i høj grad kan føle sig glade ved, stolte af og tilfredse med. Jeg gør det også, fordi luftfarten er inde i en meget stærk konkurrence, en konkurrence, som vil fortsætte måske endog i forstærket form i de kommende år bl. a. på mange ruter, hvor SAS hidtil har fløjet temmelig alene i kraft af de ødelæggelser, som krigen førte med sig f. eks. i Vesttyskland. Efter hvad jeg ved, skulle SAS i øjeblikket være verdens sjette største foretagende, og der flyves i alle verdensdele med undtagelse af Australien.

Jeg vil gerne med disse bemærkninger gå ind for samtlige de foreliggende lovforslag, det drejer sig om 5 i alt, der på den ene eller den anden måde har tilknytning til luftfarten. Jeg kan på mit partis vegne kun anbefale lovforslagene. Det drejer sig imidlertid for hovedforslagets vedkommende om et meget stort lovforslag, det indeholder ikke mindre end 158 paragraffer, og jeg vil derfor ved forhandlingernes slutning stille forslag om nedsættelse af et udvalg.

Jensen-Broby: Jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til en velvillig behandling af det store lovforslag om luft-

[Jensen-Broby.]

fart, og jeg er enig med ordføreren for socialdemokratiet, det ærede medlem hr. Lars M. Olsen, i, at det bliver nødvendigt i et udvalg at se nærmere på disse mange kapitler og paragraffer. Der er, efter hvad jeg har talt op, 16 kapitler og 158 paragraffer, og det ville føre alt for vidt her at komme ind på de enkelte bestemmelser.

Det er rigtigt, som det er sagt, at luftfarten har haft en rivende udvikling, og det er rigtigt, at vi trænger til at få samlet alle disse bestemmelser, der angår luftfarten på de forskellige områder, registrering af nationalitet, mærkning, sikkerhed, luftdygtighed og bemanding, i én lov.

Jeg skal kun sige, at der er i lovforslaget en tendens til at give luftfartsmyndighederne og ministeren for offentlige arbejder meget store bemyndigelser, men det kan vel ikke være så meget anderledes, hvis man skal regne med, at udviklingen fortsætter i samme retning som hidtil, således at der kan opstå mange spørgsmål, som det er nødvendigt at ministeriet har bemyndigelse til at træffe afgørelse i.

Der er kun en enkelt paragraf, jeg gerne vil nævne. Det er § 50, den paragraf, som den ærede ordfører for socialdemokratiet var inde på, og som omhandler de nye regler med hensyn til nydelse af spiritus. Jeg kan give tilslutning til en promise på 0,4, således som det er foreslået i paragraffen, og jeg kan ikke se, der er noget galt i, at man her går noget længere ned med promillen end for dem, der fører motorkøretøj. Det kan ikke nægtes, at det er et meget, meget stort ansvar, en luftfartskaptajn og besætningen på et luftfartøj har, og det skulle nødvendig være sådan, at deres handlinger ikke var i overensstemmelse med ædrueligheden. Derfor kan jeg som sagt godt tiltræde, at man er gået så langt ned med promillen. Det vil vel sige, at en luftfartskaptajn og besætningen på et luftfartøj kan regne med, at mere end 1 pilsner kan de ikke drikke uden at overskride loven. Jeg synes, det er godt.

Jeg kan i det store og hele anbefale lovforslaget til velvillig behandling, men jeg vil gerne have lejlighed til at se på enkelthederne i disse mange paragraffer i et udvalg; der kan godt være et eller andet

spørgsmål, som vi langt bedre kan forhandle i et udvalg end her i salen.

Per Federspiel: Disse 4 lovforslag, lovforslaget om registrering af rettigheder over luftfartøjer og de dertil knyttede ændringer i retsplejeloven, auktionslederloven og gældsbrevsloven, er resultatet af et overordentlig grundigt og vel gennemtænkt kommissionsarbejde.

Der kan måske rejses visse spørgsmål om rigtigheden af placeringen af luftfartøjer som en mellemting mellem faste ejendomme og skibe, men det spørgsmål, som navnlig trænger sig på, er, om man har tilstrækkelig sikkerhed for, at der ikke opstår uoverensstemmelse mellem de to registre, der skal føres, det ene under luftfartsvæsenet, nationalitetsregistret, det andet under tinglysningsdommeren til registrering af selve rettighederne. Jeg går ud fra, at der vil kunne findes en praktisk måde, således at man undgår sådanne uoverensstemmelser, som ellers meget nemt vil kunne opstå. Dette har navnlig betydning, fordi der i visse tilfælde lægges vægt på rettighedserhververens gode tro, og hvor det kan dreje sig om udenlandske kreditorer, kan det være noget vanskeligt at finde ud af, om det er det ene eller det andet register, man skal holde sig til.

På visse punkter afviger lovforslaget, der stort set bygger på tinglysningsloven, fra tinglysningslovens ordlyd. Det kunne der måske være anledning til at se lidt på i udvalget. Også på det rent sproglige. Man finder sådan en blomst, som vel stammer fra oversættelsen af en konvention, som: dokumenter, der tjener til sikkerhed for betaling af en forpligtelse. Man kan jo ikke betale en forpligtelse, det skal naturligvis være opfyldelse af en forpligtelse. Men det er den slags skønhedsfejl, der er mindre væsentlige.

Et andet spørgsmål er, om man virkelig skal registrere alle luftfartøjer. Med de nuværende trafikforhold, hvor det snart er vanskeligt at færdes i gaderne og endnu vanskeligere for myndighederne at finde ud af, hvordan de skal anbringe køretøjerne, er det muligt, at luftfartøjer bliver mere almindelige, og så er det et spørgsmål, om man virkelig skal sætte hele dette apparat

[Per Federspiel]

i gang til registrering af rettigheder over luftfartøjer, som man nærmest må betegne som en slags luftens knallerter. Der må vistnok ske en afgrænsning, således at disse bestemmelser kun kommer til at omfatte luftfartøjer af egentlig trafikmæssig karakter og ikke sportsflyvemaskiner eller småmaskiner, der tjener til rent lokal trafik.

Det var som sagt kun nogle bemærkninger, der ikke skal opfattes som indvendinger mod denne lovgivning, men spørgsmål, der passende vil kunne tages op under udvalgsbehandlingen.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne tillige mit partis støtte til hurtig og villig behandling af lovforslagene.

Gottschalek-Hansen: På mit partis vegne kan jeg anbefale det foreliggende forslag til lov om luftfart. Det er efter min mening en rigtig og god idé nu at søge at sammenfatte lovgivningen om luftfarten i ét lovkompleks, ganske på samme måde, som man tidligere har gjort det med hensyn til søfartsloven. Det må i øvrigt altid betragtes som en fordel, når et i lovmæssig henseende ganske bestemt område er samlet i en enkelt lov. Det kan imidlertid næppe undre, at den hidtil gældende praksis med hensyn til lovgivning på dette område i nogen grad har været bestemt af de forhåndenværende søms princip, ikke mindst når man betænker den rivende udvikling, der har fundet sted inden for luftfarten, siden man i oktober 1919 vedtog gennemførelsen af den første danske luftfartslov. De nugældende love har imidlertid vist os deres duellighed, har vist, at de er anvendelige, da det jo er en kendsgerning, at de 3 love, der i dag udgør lovgivningen for luftfarten, nemlig loven af maj 1923, loven af maj 1937 og endelig loven af juli 1946, praktisk talt alle er indarbejdet i det nu foreliggende lovforslag.

Ved en umiddelbar gennemlæsning af lovforslaget studser man over den næsten imponerende række af bemyndigelser, der tillægges ministeren for offentlige arbejder, men jeg erkender, at det hele er sagligt motiveret, og at disse bemyndigelser alle kan stå for en nærmere kritik. Jeg vil gerne allerede her ved første behandling udtale min tilfredshed med de mange vel gennem-

tænkte bestemmelser, der tilsigter øget sikkerhed såvel for det flyvende personel som for passagererne og de mennesker, der bebor de overfløjede områder.

Jeg vil også gerne give tilslutning til den opdeling, lovforslaget har fået med de tre hovedafsnit og den systematiske gennemgang af de enkelte problemer. Det er jo ikke meningen, at vi ved denne lejlighed skal fortabe os i enkeltheder, det får vi formentlig rig lejlighed til i det udvalg, som jeg forstår skal nedsættes — sjældent har der været mere grund til at nedsætte et udvalg al enighed til trods end i det foreliggende tilfælde, hvor det drejer sig om et meget omfattende lovforslag — men jeg vil dog gerne pege på et par enkelte nydan-

nelser. Den ene findes i lovforslagets § 7, som begynder således, at „et luftfartøj kan kun registreres her i landet, når det har dansk ejer.“ I denne paragrafs punkt f) finder vi det nye. Der omtales aktieselskabernes stilling med hensyn til ejerforhold. Det hedder: „Aktieselskaber, som udelukkende har dansk bestyrelse med sæde i Danmark, og hvor på navn noterede aktier, som svarer til mindst $\frac{2}{3}$ af aktiekapitalen ejes af danske statsborgere“. Dette må jo betyde, at Scandinavian Airlines System, SAS, som vi populært kalder det, ikke kan få sine maskiner registreret her i landet, da Danmark som bekendt kun repræsenterer $\frac{2}{7}$ af dette selskabs samlede aktiekapital, medmindre ministeren vil anvende den dispensationsret, som han i henhold til samme paragraf har. Jeg vil gerne bede den højtærede minister udtale sig om dette spørgsmål for at få klaring på problemet.

Et andet punkt, jeg gerne vil have belyst, er lovforslagets § 72, der omhandler flyvepladser, og hvori det hedder:

„Flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste, hvis benyttelse står åben for offentligheden, skal stå åbne til brug for udenlandske luftfartøjer på samme vilkår, som gælder for danske luftfartøjer i tilsvarende international luftfart, når der er truffet aftale i så henseende med vedkommende fremmede stat.“

Dette indebærer jo en vis aktualitet. Hvis SAS udelukkes fra at benytte visse mellem-europæiske lufthavne, således som der har været skrevet om i pressen, vil det så

[Gottschalck-Hansen.]

betyde, at luftfartøjer fra disse lande er udelukket fra at benytte danske lufthavne? Jeg ville finde det rimeligt, om det var tilfældet, men jeg vil gerne bede ministeren herfra bekræfte, om min antagelse er rigtig.

I lighed med de to foregående ærede ordførere vil også jeg gerne udtrykke min uforbeholdne tilfredshed med lovforslagets § 50, hvor der klart og tydeligt nedlægges forbud imod, at mennesker, der har en alkoholkoncentration i blodet på 0,4 promille eller derover, gør tjeneste på et luftfartøj. Jeg finder det rigtigt, at Danmark i modsætning til f. eks. Sverige har fastsat en ganske bestemt grænse for, hvor meget eller måske rettere hvor lidt de i luftfartøjer tjenstgørende personer må nyde, og jeg konstaterer med tilfredshed, at de samme regler gælder de i luftfarten arbejdende funktionærer og håndværkere, hvis arbejde er af en sådan karakter, at sikkerhedsproblemet berøres deraf.

Lige så værdifuldt er det, og det synes jeg ikke man skal glemme at understrege, at der i lovforslaget også peges på andre årsager, der må forbyde, at folk virker i luftfartøjer eller ved sikkerhedstjenesten. Der nævnes ganske nøje sygdom, overanstrengelse, mangel på søvn eller påvirkning af narkotika. Sådan noget er man tilbøjelig til at betragte som formildende omstændigheder; det synes ikke så anstødeligt, at et menneske er overanstrengt, svækket af sygdom eller uoplagt, som at det er beruset, under påvirkning af alkohol, men resultatet bliver mange gange det samme, og jeg synes, det er helt korrekt, at lovforslaget meget stærkt understreger det uansvarlige i at virke, når man er i en sådan tilstand.

Jeg kunne næsten ønske, at de i § 150 fastsatte straffebestemmelser blev skærpet noget, således at frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj på grund af overtrædelse af § 50, blev endelig og ikke som foreslået i visse tilfælde tidsbegrænset, selv om der ganske vist er fastsat en minimumsgrænse på indtil 6 måneder.

I § 59 i det afsnit af lovforslaget, der omhandler flyvepladser, står der, at „ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at der til indretning og drift af en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning ikke står åben for offentligheden, eller af andet anlæg i

luftfartens tjeneste skal kræves tilladelse af luftfartsvæsenet. Ministeren kan give nærmere forskrifter for sådan tilladelse.“ Er det ikke en lidt nærgående bestemmelse? Er det ikke lidt for meget at snige sig ind på anden mands mark? Affattelsen er efter min mening uheldig, da man absolut ikke kan se, hvad denne passus indebærer: ministeren kan give nærmere forskrifter for sådan tilladelse.

Der mangler, synes det mig, et enkelt område, som jeg gerne havde set taget med, når vi nu skal lave en ny luftfartslov, og det er problemet om støjplagen, som vi har set debatteret herhjemme i de sidste tider. Det henhører måske ikke direkte under en luftfartslov, men det må vel siges at være ganske naturligt, om man rejser problemet, når en sådan lov drøftes, og når den tilmed har den karakter, at den beskæftiger sig med alle problemer, der berører luftfarten. Jeg tror ikke, at nogen pilot bevidst støjer mere, end nødvendigt er, når han starter med sin voldsomt larmende jetmaskine, men man kunne måske i lovgivningsform finde udvej for at råde bod på denne ulempe ved f. eks. at lovfæste tidspunkterne for disse maskiners ankomst og afgang, således at de ikke falder efter det, vi forstår ved almindelig borgerlig sengetid, men det er vel et af de problemer, vi kan drøfte i det kommende udvalg.

Som jeg sagde til indledning, synes jeg, at dette lovforslag stort set er et godt lovforslag, et lovforslag, der på én gang respekterer de konventioner, Danmark har tiltrådt, og opfylder de forpligtelser, vi som medlem af ICAO er gået ind på. Jeg kan derfor på mit partis vegne tilsige lovforslaget en særdeles velvillig, men næppe hurtigt udvalgsbehandling, der formentlig vil resultere i en enstemmig vedtagelse.

De 4 af justitsministeren fremsatte lovforslag, som det ærede medlem hr. Per Federspiel lige har redegjort for, er at opfatte som en naturlig konsekvens af det nye lovforslag om luftfart, og jeg kan på mit partis vegne tiltræde dem alle, idet jeg dog i lighed med det ærede medlem hr. Per Federspiel finder det naturligt, at de henvises til et udvalg. Om det bliver det samme som det, der skal beskæftige sig med forslaget til lov om luftfart, eller et andet, er jeg ganske lidenskabsløs over for.

[Gottschaek-Hansen.]

Det af justitsministeren i 1950 nedsatte udvalg har jo afgivet en betænkning, som på fyldestgørende måde motiverer de foreslåede ændringer, nemlig at man indfører en særlig registrering af luftfartøjer i lighed med den, der eksisterer for fast ejendom og skibe, samt at auktionsbekendtgørelser også finder sted efter samme regler som for skibe og fast ejendom. I mit parti mener vi, at det er en naturlig og rigtig ændring i loven, og vi betragter det som en ganske selvfølgelig konsekvens af det store lovforslag om luftfart. Vi kan for alle 4 lovforslags vedkommende give ubetinget tilslutning.

A. C. Normann: I anledning af det lovkompleks, vi her har til behandling, vil jeg gerne på det radikale venstres vegne sige et par ord om forslaget til lov om luftfart.

Det radikale venstre finder, at det er rigtigt, at den højtærede minister for offentlige arbejder nu har taget initiativ til at få disse mange gamle og til forskellige tider sammenflikkede bestemmelser om dansk luftfart ordnet på en mere hensigtsmæssig og moderne måde i en ny lov. Nu er der kommet ikke mindre end 158 paragraffer ud af det, alle indpasset på en hensigtsmæssig måde og i, synes jeg, forbilledlig systematisering og, efter hvad jeg forstår, udmærket koordineret med de andre nordiske landes lovgivningsplaner. Jeg tror også ud fra mit kendskab til luftfart, at forslaget som helhed er et fremsynet forsøg på at være i god overensstemmelse med udviklingen et godt stykke tid ind i fremtiden.

Men forslaget bærer nok til en vis grad præg af, at vi ikke rigtig har vænnet os til luftfartens muligheder endnu, og vore restriktioner er, synes jeg, på mange måder så gammeldags, at vi kunstigt holder en ellers naturlig udvikling tilbage i forhold til andre lande, og en af udvalgets opgaver vil forhåbentlig komme til at bestå i at skaffe

bedre oplyst, hvorledes man bærer sig ad i andre lande og ikke blot i det i denne henseende temmelig underudviklede Norden. Jeg tænker ikke så meget på den store flyvning, når jeg siger dette, for her er Norden godt nok med, her er SASs sikkerhedstjeneste så tilstrækkelig, at vi såmænd ikke af hensyn til SAS behøver at ændre luftfartsloven, bortset fra de bestemmelser, som tager sigte på varetagelse af funktioner på jorden og i luften i statens lufthavne. SAS har på flere områder videregående sikkerhedskrav end dem, staten stiller, og måske på sikringsmæssigt mere aktuelle områder. Det er en af grundene til SASs fornemme placering i verdensluftfarten, og vi er alle sammen enige om, at der knytter sig meget store menneskelige og økonomiske interesser til bevarelsen af de nordiske landes høje stade på dette område. Men tiden er inde til at fjerne alle unødige hindringer, for at den øvrige luftfart kan trives på en for befolkningen og erhvervene gavnlig måde, og i så henseende er der nok noget at rette hist og her i det foreliggende lovforslag.

Jeg tænker mig, at det generer en og anden, at forslaget indeholder en sådan syndflod af bemyndigelser til den højtærede minister, at det næsten bærer præg af, at administrationen skal sidde og lovgive på bemyndigelser; men jeg tror på den anden side ikke, at man ved gennemgang af lovforslaget vil finde ud af, at der kan undværes et stort antal af de foreslåede bemyndigelser. Derfor kan der måske blive tale om et parlamentarisk indseende med administrationen af loven. Her er vi ved et af de tilfælde, hvor den gamle diskussion om, hvor grænsen mellem lovgivning og administration går. Når man som jeg nærer modvilje både mod tanken om, at lovgivningsmagten skal administrere og blande sig i administrationen, og mod på den anden side, at administrationen skal lovgive ved at overtage, hvad der er naturlige funktioner for lovgivningsmagten, er love som denne, og det samme gjaldt i høj grad færdselsloven, i sig selv i en sådan modstrid med

[A. C. Normann.]

idealet, det montesquieske ideal, at der må tages praktisk på forholdet.

Der er usædvanlig mange enkeltheder i lovforslaget, som kun kan behandles ordentligt og forsvarligt i udvalget. Det er f. eks. et spørgsmål, om der ikke mangler definitioner. Hvad er det f. eks. at gøre tjeneste på et luftfartøj? I de fleste tilfælde vil der ingen tvivl være derom, men gør man tjeneste, også når man sidder ved sin egen styrepind? Er man sammenligningsvis i tjeneste, eller gør man tjeneste, når man sidder ved et rat under en privat køretur? Spørgsmålet får betydning ved bedømmelsen af, om forslaget farer for hårdt frem mod privat flyvning. Det samme gælder forståelsen af ordet luftfart.

I udvalget kan vi også diskutere, om det er rigtigt at lade administrationen få hals- og håndsret over borgerne ved adgangen til administrative inddragelser af flyvecertifikatet endog med 3 måneders adgangsfremening til domstolene. Det skulle egentlig undre mig noget, om dette tiltaler flertallet i folketinget. Man kan også diskutere spørgsmålet om charterflyvning og de andre former for erhvervsflyvning, der her har været nævnt af de foregående talere, og spørgsmålet om, hvorvidt der bør være fri næring eller ikke.

Man kan udmærket drage spørgsmålet om straffenes hensigtsmæssighed frem. Det forekommer mig, at der generaliseres meget stærkt, når et antal forudsatte overtrædelser af loven, et meget stort antal, der spænder fra næsten ingenting og til ret alvorlige forsømmelser, står opført inden for én paragraf, og at der altså ikke forsøges skelnen i den henseende i loven.

Det kan diskuteres, når jeg nu er inde på at nævne nogle få eksempler på det, jeg synes udvalget bør beskæftige sig med, om vi bør have den faste promillegrænse eller ikke. Måske bør vi afvente resultatet af de undersøgelser, den højtærede justitsminister netop for et par dage siden har givet tilsagn om at ville gennemføre for at opnå sikkerhed for, at bagerne ikke bliver rettet for smedene som følge af disse bestemmelser.

Jeg skal slutte med at minde om, at da vi gennemførte den ny færdselslov, havde vi mellem 40 og 50, tror jeg, meget langvarige møder. Jeg håber ikke, det skal blive

nødvendigt her, men jeg tror dog, at forslagets behandling vil give en stabil beskæftigelse til et udvalg i et stykke tid, og det radikale venstre er indstillet på at deltage i denne behandling ud fra en velvillig indstilling over for lovforslaget som helhed.

Lannung: Jeg kan på mit partis vegne tiltræde de foreliggende lovforslag om registrering af rettigheder over luftfartøjer, om tvangsauktion over skibe og luftfartøjer og om ændringer i gældsbrevsloven og auktionslederloven. De er alle først og fremmest en naturlig følge af det foreliggende forslag til lov om luftfart, og deres formål er at tilvejebringe basis for vor ratifikation af Genèvekonventionen af 1948 om anerkendelse af rettigheder over luftfartøjer. Det, der tilsigtes, er at oprette en såkaldt privatretlig registreringsordning for rettigheder over luftfartøjer efter det forbillede, vi har i registrerings- og tinglysningsordningen for skibe og fast ejendom. De to sidste lovforslag vedrørende gældsbreve og auktionsledere er rent teknisk-juridiske konsekvenser af den nye lovgivning.

Det er på forhånd naturligt at tilstræbe en international ordning med hensyn til rettigheder over luftfartøjer her, hvor det drejer sig, man tør vel sige om det mest internationale af alle transportmidler. Efter indgående drøftelser inden for ICAO nåede man frem til konventionen af 1948, som Danmark underskrev i 1949, og derefter nedsattes udvalget til at udarbejde de nødvendige nye retsregler. Vi finder det helt velbegrunderet, at man har fulgt eksemplet fra andre lande med hensyn til en ligestilling eller sidestilling af luftfartøjer med skibe og fast ejendom. Der er efter vor opfattelse en ganske rimelig parallel.

Jeg må selvfølgelig påskønne ud fra nordisk interesse, at det nedsatte udvalg har holdt sig i kontakt med de andre nordiske lande, men beklage, at man ikke har kunnet nå til fælles eller stort set ens lovtekster. Jeg er klar over de vanskeligheder, der bunder i, at landenes retsplejeregler er forskellige, og at der også har været andre hindringer for at nå frem til retsenhed på dette felt. Alligevel synes jeg, at det resultat, man er nået til i de nordiske lande, er så langt fra det, man måtte tilstræbe i henseende til størst muligt nordisk rets-

[Lannung.]

fællesskab, at det i Nordisk Råds æra må siges at være ringe eller pauvert, hvad der er nået i den retning.

Når man måtte opgive at nå til en fælles-nordisk ordning, hvad jeg forstår, idet der efter omstændighederne ikke var andet at gøre, finder jeg det rigtigst, at man har søgt at holde registreringslovforslaget så nært som muligt til tinglysningsloven også med hensyn til sprogbrug og systematik, og det også fordi man derved høster fordelene af den retspraksis, der har udviklet sig i tilknytning til tinglysningsloven, som det også er nævnt af den højtærede justitsminister.

Med hensyn til ændringerne i auktionslederloven finder vi det helt rigtigt at fastslå, at undtagelsesbestemmelserne vedrørende auktionslederens arbejdsfelt også skal gælde luftfartøjer ganske på linje med skibe og fast ejendom. Den stedfundne revision af reglerne i retsplejelovens tvangsauktionsbestemmelser af hensyn til den ny skibsregistreringslov, der er resulteret i, at reglerne stort set bliver de samme for skibe og luftfartøjer, kan vi også tiltræde.

Jeg skal ikke rejse stærke indvendinger imod, at ikrafttrædelsestidspunktet fastsættes ved kgl. anordning, men vil dog gerne spørge, om der er afgørende grunde til, at man ikke på sædvanlig måde kan fastsætte tidspunktet i selve lovene.

For alle lovforslagene vedkommende vil jeg gerne forbeholde mig at komme ind på de mere teknisk-juridiske enkeltheder i udvalget, og jeg henstiller, at de fire juridiske lovforslag behandles i et særligt udvalg, da jeg finder dette naturligt.

Dermed skal jeg anbefale lovforslagene til velvillig behandling.

J. M. Pedersen: På retsforbundets vegne skal jeg udtale, at jeg finder ingen grund til på nuværende tidspunkt at gennemgå de forskellige paragraffer i de foreliggende forslag. Jeg vil dog gerne udtrykke min anerkendelse over for den højtærede minister for offentlige arbejder for det efter min bedømmelse godt gennearbejdede forslag til lov om luftfart, som her er til behandling.

Vi har nu arbejdet under den gældende lovgivning i 22 år, i hele flyvningens barn-

dom, kan man sige, og det er naturligt, at de indhøstede erfaringer gør det påkrævet, at vi nu får en ny lov på dette område. Jeg synes, der er gjort et aldeles strålende arbejde af den højtærede minister og af de embedsmænd, som har udarbejdet lovforslaget, og jeg kan på mit partis vegne give tilsagn om en velvillig behandling i et udvalg og om vor medvirken til gennemførelse af lovforslaget. Der er mange paragraffer at gennemgå, men vi får vel tid til det i udvalget.

Hvad angår de fire af den højtærede justitsminister fremsatte forslag, som er til behandling i dag, og som alle sammen er en konsekvens af lovforslaget om luftfart, vil jeg gerne på mit partis vegne give tilsagn om en velvillig behandling og gennemførelse.

Lynnerup Nielsen: Forslaget til lov om luftfart er et meget omfattende lovforslag, og det kan måske siges, at der ikke er givet megen tid til at gennemgå og overveje de mange paragraffer og de mange bestemmelser. Forslaget indeholder alle de regler og bestemmelser, der skal være gældende for luftfarten, faktisk på samme måde som færdselsloven sammenfatter alle regler for den almindelige trafik. På den anden side er der det at sige, at har tiden mellem lovforslagets fremsættelse og førstebehandlingen i dag ikke været lang, så må man gå ud fra, at det vil blive underkastet en udvalgsbehandling — som også ønsket af andre ordførere i dag — og at der da senere, ved lovforslagets anden behandling, kan tages nærmere stilling til de mange enkeltheder, som ikke rent umiddelbart kan være indlysende.

Jeg deler naturligvis den opfattelse, at lovforslaget er en rammelov, der indeholder ret udstrakte bemyndigelser til ministeren. Det kan på den anden side ikke være stort anderledes, fordi der givetvis er mange ting inden for denne lovgivning, som ikke i alle detaljer kan fastsættes. Dog synes jeg, det virker mærkeligt, at militærets flyvning er helt undtaget fra lovforslagets regler, hvorimod al anden statsluftfart og civil luftfart er medtaget, idet næsten hele afsnit I omhandler denne. Rent umiddelbart skulle man synes, at alle sikkerhedsmæssige krav, kravene til dygtighed, til bemanning, be-

[Lynnerup Nielsen.]

stemmelserne om lufttrafikken og erstatningsreglerne også skulle kunne gælde for den militære lufttrafik. Jeg synes egentlig, det må forekomme så meget mere påkrævet, som der er en temmelig omfattende militær lufttrafik over dansk område, ikke alene af dansk, men også af udenlandsk militær. Der har da også nu og da i pressen været omtalt tilfælde, hvor der er opstået meget farlige situationer og indtruffet ulykker; derfor må det forekomme så meget mærkeligere, at denne flyvning holdes udenfor, at den ikke søges indarbejdet i lovforslaget og koordineret med de andre former for luftfart. Man kunne dårlig tænke sig, at de militære køretøjer, når det drejer sig om landevejstrafik, skulle være hævet over de almindelige trafikregler, der normalt gælder i vor færdselslovgivning. Hvis man lod den her foreliggende lovgivning gælde også for militæret, kunne vel visse undtagelsesbestemmelser for militærets vedkommende gennemføres.

Jeg har også bemærket, at § 50 sætter en fast promillegrænse, som skal være afgørende med hensyn til straf. Det må forekomme betænkeligt med en sådan fast promillegrænse på 0,4, så længe der ikke er fastsat en sådan grænse i den almindelige færdselslov. Spørgsmålet har jo været meget omdiskuteret i pressen, og det har også været diskuteret her i folketinget for nylig. Ved den lejlighed gav den højtærede justitsminister for mig at se endda meget gode grunde for ikke at sætte en sådan regel ind i selve færdselsloven. Reglen om promillegrænsen bliver nok heller ikke så let at gennemføre, når man ikke vil kræve total afholdenhed. Det synes også at være sådan, at svenskerne — det står i bemærkningerne til lovforslaget — er meget tilbage for at indføre en sådan bestemmelse i deres lovgivning, som jo blev vedtaget for et par år siden, og Finland har, som det allerede er nævnt, endnu ikke vedtaget sin lov, så dér står spørgsmålet ligesom hos os åbent endnu.

Jeg kan på min gruppes vegne naturligvis være helt enig i, at vi må have en lovgivning for lufttrafikken, så meget mere som denne form for trafik er under en stærk udvikling; der må ligesom for trafik på landjorden og på søen gennemføres en lovgivning med tids-

svarende regler for lufttrafik. Det er også nødvendigt, for at vi kan følge med i den internationale lufttrafik og tiltræde de konventioner, der er vedtaget på dette område. Vi vil derfor også se nærmere på lovforslaget, når det til sin tid kommer til anden behandling i tinget, og så tage endelig stilling til de enkelte ting i forslaget, som jeg her har fremdraget, og som kan forekomme os lidt mærkelige.

De øvrige 4 lovforslag, forslag til lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje, forslag til lov om ændring i gældsloven og forslag til lov om ændringer i auktionslederloven, drejer sig bl. a. om pantsætningsregler for luftfartøjer. Jeg har forstået, at disse lovforslags gennemførelse er en forudsætning for, at vi her i landet kan tiltræde en international overenskomst på dette område.

Den registrering, der ifølge lovforslaget herom skal finde sted af luftfartøjer, er stort set den samme som den, der gælder for skibe; en sådan registrering giver bedre mulighed for stiftelse af panterrettigheder og for tvangsforfølgning.

Jeg skal kun sige, at med den stilling, som luftfarten nu har indtaget i samfundslivet, og i betragtning af de betydelige omkostninger i forbindelse hermed må de foreslåede ændringer forekomme meget nyttige, og jeg kan på min gruppes vegne tilsige velvillig støtte til disse lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det er nok sjældent, at et lovforslag af så omfattende karakter som forslag til lov om luftfart har vundet så enstemmig anerkendelse, som tilfældet har været i dag, og det skal jeg bringe samtlige ærede ordførere en tak for.

Der har dog alligevel været enkelte ting, som man ganske naturligt har taget op til en nærmere drøftelse, eller som man gerne vil have diskuteret i udvalget, og det er klart, at et så omfattende lovkompleks som dette må have en behandling i et folketingsudvalg, før man helt roligt kan sige, at man har sikret sig, at det bedst mulige lovforslag gennemføres. Det er klart, at jeg gerne vil tilsige min medvirken til i udvalget at gennemgå samtlige spørgsmål, der måtte være ønske om at tage op til nærmere drøftelse, og også

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til at prøve, om der skulle kunne findes en bedre affattelse af de enkelte spørgsmål, end tilfældet er i det foreliggende lovforslag.

Jeg har bemærket, at så godt som samtlige ærede ordførere har understreget, at denne lov i høj grad er en bemyndigelseslov, men jeg har også forstået de ærede ordførere, der har været inde på dette problem, sådan, at de har forståelsen af, hvorfor det må være en bemyndigelseslov. Der er i lovforslagets bemærkninger givet en begrundelse herfor, og det må også være rimeligt, ikke mindst fordi luftfarten stadig befinder sig i en rivende udvikling. Man kan ikke hver dag her i tinget drøfte et forslag om ændringer; der må gives et vist råderum for ministeren og for administrationen med hensyn til at administrere de love, som omfatter luftfarten.

Et andet spørgsmål, der har været omtalt af det ærede medlem hr. Lars M. Olsen, drejede sig om, at man ikke helt kunne forstå af lovforslaget, hvorfor man nu var gået til en forhøjelse af erstatningerne ved ulykkestilfælde, hvor det drejede sig om skade på personer, men ikke havde foreslået nogen forhøjelse, når det drejede sig om rejsegods, som måtte blive transporteret med flyvemaskiner, der kommer ud for ulykker.

Jeg vil gerne sige om dette spørgsmål, at det jo i høj grad er internationale bestemmelser, der er indarbejdet i dette lovforslag, og da man gennemførte konventionen i 1944 i Chicago, havde man altså opmærksomheden henvendt på, at erstatningerne for menneskeliv og for skade på personer var sat for lavt i forhold til den udvikling, der havde været i priserne, medens erstatningerne for rejsegods var mere rimelige. Det er jo således, at erstatningen ikke skal måles med det beløb, der er anført i lovforslaget; den skal måles med guldværdien, d. v. s. 3 gange så meget, som også det ærede medlem hr. Lars M. Olsen bemærkede. Man mente altså, at det var mere ude af kurs med hensyn til erstatningen for personer, og derfor er specielt dette erstatningsbeløb forhøjet.

Et andet spørgsmål, man har været en del inde på fra forskellige ordføreres side, men som man måske, bortset fra det ærede medlem hr. A. C. Normann og det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen, var helt

indforstået med at godkende, var spørgsmålet om promillegrænsen på 0,4.

Det er jo rigtigt, at der ikke eksisterer nogen promillegrænse i de gældende luftfartslove, men det store flyveselskab SAS har i sine instrukser en bestemmelse, der sætter 0,5 promille som maksimum. Vi har efter indhentet erklæring fra sundhedsstyrelsen og retslægerrådet ment det rimeligt og forsvarligt at indsætte bestemmelse om en promillegrænse på 0,4, men det er givet, at det spørgsmål kan drøftes i udvalget. Jeg mener, at dette problem ikke behøver at løses parallelt med, hvad der gælder for motorkøretøjer. Jeg synes, der er større faremomenter i forbindelse med flyvemaskiner; selv om der vel nok sker mange flere ulykker på jorden med motorkøretøjer, så er det dog sådan, at når der indtræffer ulykker med luftfartøjer, er der ikke ret stor chance for at komme fra det med livet, og derfor synes jeg, det er rimeligt, at der her er en strengere bestemmelse.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen var inde på forskellige enkeltheder, som jeg vil være villig til at drøfte i udvalget. Der var imidlertid nogle bestemte ting, som jeg forstod det ærede medlem også gerne ville have frem her i dag. Der var bl. a. spørgsmålet om, hvilke selskaber der i henhold til § 7 kan indregistreres her i landet. På dette punkt foreligger der en misforståelse, hvis det ærede medlem mener, at det store nordiske flyveselskab SAS ikke kan indregistreres uden dispensation, hvad der jo er givet adgang til i lovforslaget. Sagen er den, at SAS er bygget op på den måde, at $\frac{2}{7}$ af aktiekapitalen er i Norge, $\frac{2}{7}$ i Danmark og $\frac{3}{7}$ i Sverige. De $\frac{2}{7}$, som er placeret i Danmark, er placeret i Det danske Luftfartsselskab, og det vil sige, at det er Det Danske Luftfartsselskab, som indregistrerer de maskiner, som SAS bruger her i Danmark. Det vil igen sige, at man er helt på lovens grund, idet det er et dansk selskab, der har disse $\frac{2}{7}$. Der er derfor ikke brug for dispensationsbestemmelsen i denne forbindelse; men den kan altså bruges, hvis man skulle komme ud for det tilfælde, at der kommer et udenlandsk selskab, som man kunne have interesse i at indregistrere her i landet.

Det ærede medlem var også inde på § 59, der drejer sig om private flyvepladser. I

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lovforslaget er der givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for sådanne private flyvepladser. Det ærede medlem mente, at man måske her gik de private interesser lovlig nær. Nu er det jo ikke i lovforslaget sagt, at man skal underkaste disse flyvepladser en sådan kontrol; der er kun åbnet mulighed for det, og jeg kunne meget vel tænke mig, hvis oprettelsen af private flyvepladser blev af større omfang — hvad man jo ikke helt kan se bort fra — at det vil være rimeligt med en sådan kontrol, for at man kan sikre sig, at alt er i en sådan orden, som det skal være.

Endelig var det ærede medlem inde på § 72, der drejer sig om adgangen til de offentlige flyvepladser i Danmark. Jeg tror, det ærede medlem forstod bestemmelsen sådan, at hvis man fik tilladelse for danske maskiner til at lande i fremmede stater, så skulle en tilsvarende ret for udenlandske maskiner gælde her i Danmark. Det er imidlertid ikke det, som § 72 tager sigte på. Det, den tager sigte på, er, hvilke takster og afgifter man må opkræve, når det drejer sig om fremmede maskiner, og det er meningen, at der her skal være en vis overensstemmelse med det, der sker i fremmede lande. Selve spørgsmålet om adgang til at flyve på fremmede lande og på bestemte ruter omfattes ikke af luftfartsloven, men bygger på særskilte aftaler mellem de enkelte stater. Jeg kan således pege på, at der i øjeblikket føres forhandlinger mellem de nordiske lande og Tyskland om luftfartsrettighederne dernede. Det er altså ikke noget, som falder ind under loven, men som gennemføres ved bilaterale aftaler i hvert enkelt tilfælde.

Endelig var det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen inde på støjproblemet i forbindelse med dette lovforslag. Lovforslagets § 82 åbner en vis adgang til at tage dette spørgsmål op, hvad der fremgår af bemærkningerne; men støjproblemet er jo, når det kommer til stykket, andet og mere end den støj, som luftfarten fremkalder. Der er mange områder i vort moderne samfund, hvor støjproblemerne spiller ind; det er vel til syvende og sidst et spørgsmål, om det ikke er sundhedsstyrelsen, sundhedsvæsenet, der skal tage sig af disse pro-

blemer, men der er altså også i lovforslaget givet adgang til, at man kan beskæftige sig dermed. Vi gør det også i høj grad; vi har i øjeblikket et støjudvalg, der undersøger forholdene i Kastrup lufthavn og arbejder med reformer på dette område. Det ærede medlem var inde på, om man ikke for at holde området nogenlunde fri for støj om natten kunne fastsætte bestemte ankomst- og afgangstider. Jeg forstår, at det ærede medlem tænker på jetmaskinerne, som vi i højere grad skal til at benytte til næste forår. Det ligger jo nok noget vanskeligere for os i Danmark at fastsætte sådanne tidspunkter, end det gør de meget store steder som London og Paris, hvortil man skal, uanset om man er nødt til at komme på bestemte tidspunkter. Her i Danmark må vi huske på, at det på grund af den internationale konkurrence, som vi er ude for, nok kan blive noget sværere for os at gennemføre lukning af lufthavnene i nat-timerne. Men også det er jo et problem, som vi kan tage op til nærmere behandling.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann var inde på spørgsmålet, om man var nået helt frem til den mest klare definition af de enkelte begreber inden for luftfartsområdet. Det er jo et spørgsmål, som vi også nærmere kan tage op i udvalget.

Det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen spurgte, hvorfor man ikke tager spørgsmålet om militærflyvning direkte ind under denne lovgivning. Det er i kapitel 15 fastsat, hvilke regler man skal gå frem efter, når det drejer sig om den militære flyvning, og der er jo — som også det ærede medlem selv var inde på — meget stor forskel på disse to områder. Jeg synes, det må være ret og rimeligt, sådan som det er formuleret i lovforslaget, at militærflyvning ligger under forsvarsministeren, og at de herhen hørende problemer løses dér.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg takker samtlige ærede ordførere for deres tilslutning til de af mig fremsatte lovforslag. Det ærede medlem hr. Per Federspiel mente, det var rigtigt, at lovforslagene blev henvist til et udvalg. Det synes jeg er særdeles rigtigt. I dette udvalg kan vi jo så diskutere det spørgsmål, som det ærede medlem rejste, om risikoen for uoverensstemmelser mellem de to registre, hvormed

[Justitsministeren.]

der opereres henholdsvis i luftfartsloven og i det af mig fremsatte lovforslag om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Det ærede medlem gjorde en bemærkning, som jeg på en vis måde var meget glad for. Det ærede medlem talte om noget, han kaldte luftknallerter, og sagde, at man måske kunne overveje, om man i alle tilfælde skulle have en registrering fremover af de helt små luftfartøjer. Det ærede medlem kan forstå, at dette kun kan vække glæde hos mig. Jeg har nu og da været ude for kritik over, at jeg ikke har villet registrere de helt små jordknallerter. Her finder jeg en meningsfælle, der vil gå langt, langt videre, end jeg har drømt om at gå.

Til det ærede medlem hr. Lannung vil jeg gerne sige, at jeg deler hans beklagelse af, at det ikke er lykkedes at nå frem til nordisk retsenhed på et område som dette, hvor det er særlig påkrævet, men det ærede medlem kender fra bemærkningerne til lovforslaget og min fremsættelsestale årsagen til, at det ikke er lykkedes.

Når det ærede medlem så spørger, om det er rigtigt at beholde bestemmelsen om, at disse fire love skal træde i kraft i henhold til en kongelig anordning, kan jeg for så vidt sige mig fri, som jeg kan henvise til, at den højtærede minister for offentlige arbejder har foreslået i hovedloven en sådan bestemmelse, og det ærede medlem vil i bemærkningerne til dette lovforslags § 157 finde begrundelsen derfor. Jeg tror, det er rigtigt, at vi har en ensartet bestemmelse for samtlige fem love.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Lars M. Olsen: Jeg foreslår, at de fem lovforslag henvises til to udvalg, hvert på 17 medlemmer, et udvalg vedrørende forslag til lov om luftfart og et udvalg vedrørende de på dagsordenen under punkterne 6-9 opførte lovforslag.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 18. december, kl. 10 med følgende dagsorden:

- 1) *Valg af 1 stedfortræder til Europarådets danske delegation (i stedet for Poul Møller).*
- 2) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ophævelse af Sønderjydsk Hypoteklånepand.
- 3) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om det civile beredskab.
- 4) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændringer i lov om sparekasser.
- 5) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om erhvervelse af fast ejendom.
- 6) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om privatbanernes pensionsforpligtelser.
- 7) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om forenkling af statens mellemværende med Danmarks nationalbank.
- 8) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændring i lov om afgift af gevinster ved lotterispil m. v.
- 9) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændringer i lov om afgift af konsum-is.
- 10) *Eventuelt: tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændringer i lov om apotekervæsenet.

Mødet hævet kl. 14³⁵.

36. møde.

Fredag den 18. december kl. 10.

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

Forslag til lov om Danmarks erhvervsfond.

Udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov om apotekervæsenet har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om statstilskud til landbrugskursus m. m. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Handelsministeren (Philip): Hermed har jeg den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om Danmarks erhvervsfond.

Den lovgivning, hvortil regeringen hermed søger det høje tings tilslutning, har til formål at ertstatte en del af bestemmelserne i lov om foranstaltninger til fremme af danske erhvervsinteresser, jfr. lovbekendtgørelse nr. 307 af 6. oktober 1954, der udløber med udgangen af marts 1960. Uden for lovforslaget falder de bestemmelser, der indeholdes i lov om erhvervsfremme, om udlån til industri- og håndværksevirkomheder, idet regeringen senere vil tage spørgsmålet om en videreførelse af denne lovgivning op til overvejelse. Lovforslaget om Danmarks erhvervsfond, der omhandler dels eksportkreditordningen, dels samarbejdet mellem erhverv og myndigheder om eksport- og produktivitetsfremmende foranstaltninger, indebærer adskillige nydannelser af vidtrækkende betydning med det formål at tilpasse de herom allerede gældende bestemmelser til en ny tids krav.

De kommende års økonomiske udvikling vil stille store dele af dansk erhvervsliv over for betydelige omstillings- og tilpassningsproblemer; det må være en vigtig opgave for de kommende års økonomiske politik at lægge forholdene til rette på en

sådan måde, at de krav, der her melder sig, kan honoreres bedst muligt. Udviklingen vil være forbundet med adskillig usikkerhed, men det vil givetvis blive et væsentligt træk, at dansk produktion bliver stillet over for en skærpet konkurrencesituation både på sit hjemmemarked og på eksportmarkerne. Danmarks tilslutning til Den europæiske Frihandelssammenslutning med de heraf følgende forpligtelser til en gradvis afvikling af told og restriktioner over for de andre medlemslande vil således betyde øget konkurrence indadtil. De andre medlemmer af Frihandelssammenslutningen må forventes — ikke mindst i overgangsperioden, hvor beskyttelsen af vort hjemmemarked gradvis afvikles — med stor energi at ville søge at udnytte de øgede afsætningsmuligheder på det danske marked, som herigennem åbnes. Der er næppe heller grund til at vente, at de lande, der står uden for dette markedsfællesskab, og som har afsætningsinteresser på det danske marked, vil vige uden sværdslag. Disse lande vil søge at befæste og udbygge allerede vundne positioner, således at den del af dansk produktion, der forsyner det danske hjemmemarked, vil få sin konkurrenceevne sat på en meget hård prøve.

Forhåbentlig vil den overvejende del af dansk produktion bestå denne prøve og vise evne til at gennemføre den rationalisering og tilpasning af produktion og afsætning, som vil blive nødvendig for at holde stillingen under det øgede konkurrencepres udefra. Men det er sikkert uundgåeligt, at dele af dansk produktion, og vel navnlig sådanne, som hidtil har haft en væsentlig beskyttelse under importreguleringen, vil blive tvunget i defensiven og stagnere eller få tilbagegang i produktion og beskæftigelse. Heri er der for så vidt intet betænkeligt, så længe de dele af dansk produktion, der eksporterer, kan forøge deres produktion og afsætning tilstrækkeligt til at udligne det tab af produktions- og beskæftigelsesmuligheder, der bliver resultatet af den øgede import.

Omstillingen fra mindre konkurrenceedygtig produktion for hjemmemarkedet til mere konkurrenceedygtig produktion for eksport er jo kun et udtryk for den yderligere specialisering af dansk erhvervsliv, som skulle blive resultatet af Danmarks delta-