

[Udenrigsministeren.]

april 1970 af Danmarks faste repræsentant ved de Forenede Nationer i New York.

Konventionen må betegnes som et betydningsfuldt fremskridt i bestræbelserne på at få folkerettens almindelige regler om traktater formuleret. Den må således forventes i praksis at ville få væsentlig betydning for det traktatretlige forhold mellem staterne. Konventionen bygger på et udkast, som de Forenede Nationers folkeretskommission — efter et mangeårigt og grundigt forarbejde — havde udfærdiget på grundlag af regler, der stort set opfattedes som sædvaneret.

Der er i konventionen optaget regler om traktaters indgåelse, om forbehold i forbindelse med traktatafslutning, om traktaters ikrafttræden og anvendelse (— herunder den grundlæggende bestemmelse om traktaters forpligtende karakter (konventionens artikel 26) —) samt regler om fortolkning af traktater og om disses ændring, ophør og eventuelle ugyldighed m. m.

Konventionen vil træde i kraft, når den er blevet tiltrådt af 35 stater. Hidtil har 23 stater tiltrådt den, heriblandt Canada, Italien, Storbritannien og Sverige.

Det er i forslaget til folketingsbeslutning anført, at det i forbindelse med en dansk ratifikation er hensigten at tage et generelt forbehold over for erklæringer fra stater, der vil søge at unddrage sig konventionens bestemmelser om visse tvisters afgørelse for Den internationale Domstol, ved voldgift eller ved mægling.

En dansk ratifikation af konventionen vil ikke medføre udgifter.

Jeg skal hermed anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Honoré (KrF)):

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om pressens brug. (Berigtigelse m. v.)*, idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets tekst og de ledsagende bemærkninger.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthæsen):

Jeg tillader mig herved for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om luftfart.*

Selv om luftfartsloven fra 1960 i vidt omfang er en ramme- og bemyndigelseslov, har det ikke kunnet undgås i den forløbne tid at foretage forskellige ændringer i loven på grund af omstændigheder, som ikke forelå eller ikke var aktuelle ved lovens givelse i 1960.

Det er også sådanne omstændigheder, der er begrundelsen for de nu foreslåede ændringer. Om ændringerne i lovens kapitel 6 om flyvepladser og andre luftfartsanlæg kan jeg oplyse, at der inden for flyvningen med mindre fly — den såkaldte almenflyvning, som omfatter taxifyvning, forretningsflyvning, skoleflyvning, privatflyvning osv. — er sket en betydelig stigning i de sidste 15-20 år. De fleste af disse fly benytter de egentlige lufthavne og offentlige pladser, som er godkendt af luftfartsmyndighederne, men mange flyejere har i de senere år benyttet sig af den i princippet helt fri adgang efter de nugældende bestemmelser til at anlægge private flyvepladser. Den stigende aktivitet i selve flyvningen og tilkomsten af et stort antal flyvepladser har forståeligt nok givet anledning til konflikter med flyvepladsernes omgivelser, og da der samtidig fra flere og flere kommuners side fremkom ønsker om godkendelse af offentlige flyvepladser, fandt den daværende minister for offentlige arbejder det i 1973 påkrævet at nedsætte et udvalg til at undersøge behovet for flyvepladser for den mindre flyvning samt de problemer, som denne form for flyvning gav anledning til.

Et væsentligt bidrag til løsningen af disse problemer fik man ved ikrafttrædelsen den 1. oktober 1974 af miljøbeskyttelsesloven, der foreskriver godkendelsespligt for nye flyvepladser. Imidlertid har flyvepladserne også stor betydning for disponering af de sparsomme arealressourcer, særlig fordi de støjmæssige virkninger nødvendiggør, at betydelige omliggende arealer friholdes for boligbebyggelse og benyttelse til rekreative formål. Det omtalte udvalgsarbejde har bl. a. resulteret i et forslag om, at spørgsmålet om anlæg og udvidelse af flyvepladser bliver gjort til genstand for nærmere undersøgelse i forbindelse med regionplanlægningen. For at kunne få et sådant planlægningsarbejde ind under fornuftige former og for at kunne bringe de færdige planer ud i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

livet er det helt nødvendigt, at der ikke kan foretages anlæg af flyvepladser uden om luftfartsmyndighedernes kontrol, sådan som det i dag er tilfældet med private pladser. De private flyvepladser adskiller sig i øvrigt ikke væsentligt fra de offentlige pladser, idet en lang række private pladser af deres ejere er stillet til fri afbenyttelse for alle luftfartøjer.

På baggrund af det her anførte forekommer det naturligt, at det krav, som ifølge luftfartsloven skal være opfyldt for, at en offentlig plads kan anlægges eller udbygges, nemlig at det findes foreneligt med almene hensyn, fremtidig også stilles til private pladser. Derfor foreslås det nu at ophæve sondringen mellem offentlige og private flyvepladser og for alle pladsers vedkommende kræve en tilladelse, der kun må gives, når anlægget eller udvidelsen findes forenelig med almene hensyn.

En tilladelse vil dog ikke kunne gives, medmindre der i forvejen foreligger den nødvendige tilladelse efter by- og landzone-loven samt godkendelse efter miljøbeskyttelsesloven. Derfor foreslås bestemmelsen i den nugældende § 55 udformet således, at ministeren for offentlige arbejder skal indhente udtalelse fra vedkommende amtsråd, respektive hovedstadsrådet, som administrerer de nævnte love. Dette gælder dog naturligvis kun i de tilfælde, hvor ministeren finder ansøgningen velmotiveret, og jeg vil gerne gøre det helt klart, at jeg i øjeblikket betragter flyvepladsbehovet for dækket, og at loven derfor vil blive administreret meget restriktivt. Dog kan det tænkes, at man vil være positiv i tilfælde, hvor en eksisterende flyveplads ønskes flyttet for at give plads for byudvikling eller lignende.

Det er hensigten i fremtiden at følge udviklingen i almenflyvning nøjere, og på denne baggrund skal man se forslaget om ændringen i § 58, hvorefter der ved 2-årige driftstilladelser kan fastsættes vilkår om arten og omfanget af den trafik, der må finde sted på en flyveplads. Over for de private flyvepladser, der på fuldt lovlig vis allerede er anlagt og i drift, vil kravet om driftstilladelse dog afhænge af, hvorledes pladsen rent faktisk benyttes, og i de tilfælde, hvor pladsen kun benyttes af ejeren

selv eller af en ret snæver kreds, skal der ikke kræves driftstilladelse. Det er i det hele taget tanken, at kontrollen med de eksisterende pladser skal kunne udføres med en forholdsvis enkel administration, der må koncentrere sig om de pladser, der i realiteten benyttes som offentlige. Hvilke pladser der bliver tale om, vil først vise sig, når en registrering af samtlige pladser er gennemført i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 59, stk. 2.

Kontrollen med benyttelsen af de private flyvepladser bliver altså ikke 100 pct. dækkende, men den må anses for tilstrækkelig til, at udviklingen i den samlede almenflyvning kan konstateres. Den væsentligste betydning af det foreliggende forslag er imidlertid, at den frie adgang til anlæg eller udvidelse af private flyvepladser vil blive bragt til ophør.

Med hensyn til forslagene om ændringer i lovens kapitel 9 skal jeg anføre, at en forhøjelse af grænsen for luftbefordrerens ansvar i tilfælde af skade på passagerer allerede i nogen tid har været motiveret. Vi har imidlertid som mange andre lande håbet på, at spørgsmålet kunne løses efter en ratifikation af en international konvention fra 1971 om ændringer af de ældre internationale overenskomster, der ligger til grund for blandt andet den danske luftfartslovs nuværende bestemmelser om luftbefordrerens ansvar. Ratifikationen synes dog stadig at ligge noget ud i fremtiden, og det er derfor nødvendigt at søge gennemført løsninger på nationalt grundlag og alene gældende for det enkelte lands egne fly. Den forhøjelse, som nu foreslås, er resultatet af drøftelserne mellem en række vesteuropæiske lande. I Norge og Sverige er lovforslag om forhøjelsen allerede fremsat, og en tilsvarende forhøjelse er eller vil blive gennemført i et antal vigtigere luftfartslande. En ordning på nationalt grundlag er imidlertid kun en nødløsning, og det er derfor mit håb, at folketinget inden for et kortere åremål kan få lejlighed til at tage stilling til en ændring af kapitel 9, der på ny baserer ansvarsbestemmelserne fuldt ud på en international konvention med tilslutning fra en overvejende del af verdens nationer.

Jeg skal herved anmode om folketingets velvillige behandling af lovforslaget.

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om bygningsmæssige civilforsvarsforanstaltninger.

(Lovforslag nr. 59. Fremsat 30/10 75. Første behandling 14/11 75. Betænkning 27/11 75. Anden behandling 9/12 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 142 stemmer mod 2.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af tillægsprotokollen af 28. april 1975 til associeringsaftalen mellem Det europæiske økonomiske Fællesskab og Grækenland som følge af nye medlemsstaters tiltrædelse af Fællesskabet.

(Andre selvstændige forslag nr. V. Fremset 15/10 75. Første behandling 31/10 75. Betænkning 28/11 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Maigaard (SF):

Vi sagde ved første behandling af dette forslag, at vi gerne ville have en grundig undersøgelse af en række praktiske konsekvenser af dets gennemførelse. Vi har nu fået disse oplysninger, som vi takker for, og vi har drøftet dem i vores gruppe.

På den baggrund skal jeg meddele følgende. Vi har været meget bekymret over princippet om arbejdskraftens fri bevægelighed. Vi erkender, at konsekvenserne på dette område vil blive meget små, men vi understreger stadig væk, at vi ikke mener, at princippet er rigtigt. I praksis vil det imidlertid ikke komme til at spille nogen stor rolle her.

Vi har dernæst undersøgt spørgsmålet om konsekvenserne af landbrugsordningerne, og her er princippet jo det, at EF's landbrugsordninger skal udbredes til også at gælde for Grækenland. Man skal altså her lave det kunststykke at tage noget af det mest kinesiske og udviklede og kludrede og bureaukratiske i denne verden og udbrede det til endnu et land. Det tror vi ikke kan lade sig gøre, det kan aldrig være praktisk, og det kan ikke blive i dansk interesse.

Ministeren og hans dygtige embedsmænd har prøvet at forklare os, hvad der vil ske. Vi vil hævde, at forklaringerne er så udviklede, at det er et fåtal, der overhovedet er klar over, hvad der sker, og jeg er sikker på, at ministeren ikke vil være i stand til at forklare tinget, hvad det går ud på, fordi det er kineseri i syvende potens, der foregår.

Derfor er vi meget forbeholdne over for, ja, nærmest imod dette punkt. Vi har leet hjerteligt af bestemmelsen om, at Grækenland skal pålægge sig selv den disciplin, som EF-landene gør i landbrugsanliggender. Der skal f. eks. være forbud mod statsstøtte. Men den disciplin kender vi da ikke i EF. Det er da bare snak, men principielt må vi altså sige, at vi tror ikke, at man kan få et godt resultat ud af at udbrede EF's landbrugsordninger til nye lande.

Det har derfor egentlig talt for, at vi ville stemme imod ordningen, men nu ligger det sådan, at en række græske ledere har opfattet det sådan, at associeringsordningen ville styrke demokratiet i Grækenland, og det er et argument, der har gjort indtryk på os. Ikke mindst har det gjort indtryk på os, at det kommunistparti, som man kalder det indre græske kommunistparti, har ønsket ordningen gennemført, og når vi skal veje de to hensyn af, så er vi altså kommet til, at det klogeste og det viseste, som socialister kan gøre i denne sag, er at afstå fra at stemme ved denne afstemning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslaget til folketingsbeslutning
vedtoges med 125 stemmer mod 8; 9 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Der vil nu blive givet ministeren for udenrigsøkonomi meddelelse om denne vedtagelse.