

[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