

[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 promille, 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 kravet 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-