

[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 velvillig 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