

[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