

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til at prøve, om der skulle kunne findes en bedre affattelse af de enkelte spørgsmål, end tilfældet er i det foreliggende lovforslag.

Jeg har bemærket, at så godt som samtlige ærede ordførere har understreget, at denne lov i høj grad er en bemyndigelseslov, men jeg har også forstået de ærede ordførere, der har været inde på dette problem, sådan, at de har forståelsen af, hvorfor det må være en bemyndigelseslov. Der er i lovforslagets bemærkninger givet en begrundelse herfor, og det må også være rimeligt, ikke mindst fordi luftfarten stadig befinder sig i en rivende udvikling. Man kan ikke hver dag her i tinget drøfte et forslag om ændringer; der må gives et vist råderum for ministeren og for administrationen med hensyn til at administrere de love, som omfatter luftfarten.

Et andet spørgsmål, der har været omtalt af det ærede medlem hr. Lars M. Olsen, drejede sig om, at man ikke helt kunne forstå af lovforslaget, hvorfor man nu var gået til en forhøjelse af erstatningerne ved ulykkestilfælde, hvor det drejede sig om skade på personer, men ikke havde foreslået nogen forhøjelse, når det drejede sig om rejsegods, som måtte blive transporteret med flyvemaskiner, der kommer ud for ulykker.

Jeg vil gerne sige om dette spørgsmål, at det jo i høj grad er internationale bestemmelser, der er indarbejdet i dette lovforslag, og da man gennemførte konventionen i 1944 i Chicago, havde man altså opmærksomheden henvendt på, at erstatningerne for menneskeliv og for skade på personer var sat for lavt i forhold til den udvikling, der havde været i priserne, medens erstatningerne for rejsegods var mere rimelige. Det er jo således, at erstatningen ikke skal måles med det beløb, der er anført i lovforslaget; den skal måles med guldværdien, d. v. s. 3 gange så meget, som også det ærede medlem hr. Lars M. Olsen bemærkede. Man mente altså, at det var mere ude af kurs med hensyn til erstatningen for personer, og derfor er specielt dette erstatningsbeløb forhøjet.

Et andet spørgsmål, man har været en del inde på fra forskellige ordføreres side, men som man måske, bortset fra det ærede medlem hr. A. C. Normann og det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen, var helt

indforstået med at godkende, var spørgsmålet om promillegrænsen på 0,4.

Det er jo rigtigt, at der ikke eksisterer nogen promillegrænse i de gældende luftfartslove, men det store flyveselskab SAS har i sine instrukser en bestemmelse, der sætter 0,5 promille som maksimum. Vi har efter indhentet erklæring fra sundhedsstyrelsen og retslægerådet ment det rimeligt og forsvarligt at indsætte bestemmelse om en promillegrænse på 0,4, men det er givet, at det spørgsmål kan drøftes i udvalget. Jeg mener, at dette problem ikke behøver at løses parallelt med, hvad der gælder for motorkøretøjer. Jeg synes, der er større faremomenter i forbindelse med flyvemaskiner; selv om der vel nok sker mange flere ulykker på jorden med motorkøretøjer, så er det dog sådan, at når der indtræffer ulykker med luftfartøjer, er der ikke ret stor chance for at komme fra det med livet, og derfor synes jeg, det er rimeligt, at der her er en strengere bestemmelse.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen var inde på forskellige enkeltheder, som jeg vil være villig til at drøfte i udvalget. Der var imidlertid nogle bestemte ting, som jeg forstod det ærede medlem også gerne ville have frem her i dag. Der var bl. a. spørgsmålet om, hvilke selskaber der i henhold til § 7 kan indregistreres her i landet. På dette punkt foreligger der en misforståelse, hvis det ærede medlem mener, at det store nordiske flyveselskab SAS ikke kan indregistreres uden dispensation, hvad der jo er givet adgang til i lovforslaget. Sagen er den, at SAS er bygget op på den måde, at $\frac{2}{7}$ af aktiekapitalen er i Norge, $\frac{2}{7}$ i Danmark og $\frac{3}{7}$ i Sverige. De $\frac{2}{7}$, som er placeret i Danmark, er placeret i Det danske Luftfartsselskab, og det vil sige, at det er Det Danske Luftfartsselskab, som indregistrerer de maskiner, som SAS bruger her i Danmark. Det vil igen sige, at man er helt på lovens grund, idet det er et dansk selskab, der har disse $\frac{2}{7}$. Der er derfor ikke brug for dispensationsbestemmelsen i denne forbindelse; men den kan altså bruges, hvis man skulle komme ud for det tilfælde, at der kommer et udenlandsk selskab, som man kunne have interesse i at indregistrere her i landet.

Det ærede medlem var også inde på § 59, der drejer sig om private flyvepladser. I