

[Horn.]

ningen, beskæftiget sig med promillespørgsmålet, men da ministeren har erklæret, at man ikke i lovgivningen vil indføre strammere regler gældende for andet trafikområde, har udvalget givet tilslutning til den foreslåede bestemmelse; det er så meget mere hensigtsmæssigt, som vi her gennemfører bestemmelser, som vi har al grund til at tro vil blive vedtaget i de andre nordiske lande; alle vi, der ønsker det nordiske samarbejde udvidet, vil fraråde, at nogen her begynder at modarbejde det nordiske fællesskab.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale de stillede ændringsforslag til vedtagelse og ligeså lovforslaget.

Gottschalk-Hansen: Da det foreliggende lovforslag var til første behandling, blev det mødt med almindelig velvilje, samtlige ordførere gav tilsagn om en positiv indstilling, og vi havde under udvalgsbehandlingen den glæde, at ordføreren for en deputation fra Dansk Flyvebesætningsforening gav udtryk for sin glæde over, at denne lov nu blev ført ud i livet, fordi den ville skabe mulighed for sikrere og mere ordnede forhold i lufttrafikken. Der blev dog også ved første behandling givet udtryk for en almindelig ængstelse over for de vidtstrakte bemyndigelser, loven giver ministeren for offentlige arbejder.

Denne ængstelse er blevet fulgt op ganske særlig af de private flyverorganisationer, Kongelig Dansk Aeroklub, Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Dansk Flyvebesætningsforening, der skriftligt har henvendt sig til udvalget; som det fremgår af betænkningen, har udvalget også modtaget deputationer fra de nævnte organisationer. Man antydede den tanke, at man for at sikre de interesser, der knytter sig til flyvning af mere lokalt præget karakter såsom taxa-, fragt-, avis- og rundflyvning samt ganske privat flyvning, over for den myndighed, ministeriet har, skulle oprette et sagkyndigt luftfartsnævn. Vi har drøftet dette meget indgående, men er kommet til det resultat, at oprettelsen af et sådant nævn ikke er påkrævet, såfremt ministeriet giver tilsagn om, at det ikke alene vil høre, hvad de pågældende har at beklage sig over, hvis der skulle opstå

situationer, der giver anledning til klage, men vil føle sig forpligtet til i sådanne tilfælde at forhandle med organisationerne. Jeg vil gerne bede ministeren bekræfte, at det er rigtigt forstået af mig, at ministeriet vil være lydært, og at disse private flyvere ikke behøver at nære nogen ængstelse, for så vidt angår deres ret til brug af offentlige flyvepladser og i det hele de vilkår, hvorunder de skal arbejde. Det er ganske særlig lovens § 37, hvori der tales om, at et certifikat kan inddrages, der har vakt uro. En sådan inddragelse kan få uanede konsekvenser, rent bortset fra de økonomiske, for en mand, der er ansat i et større flyveselskab. Det er en meget kostbar historie at uddanne en mand til erhvervsflyver, og man har påpeget over for os, at hvis en sådan mand tages ud af erhvervet og derfor ikke holder sin træning ved lige, må han i løbet af meget kort tid begynde helt forfra. Det er et erhverv, som forudsætter en stadig og vedvarende kontakt med arbejdet. De mennesker, der skulle komme i en sådan vanskelig situation, kan altså — det vil ministeren nok bekræfte — meget hurtigt få deres sag afgjort, og de har selvfølgelig også den naturlige adgang til domstolene og til appel.

Vi har drøftet lovforslagets § 50, der omhandler en spirituspromille som maksimum for flyvere; den gælder i øvrigt — det vil jeg gerne understrege — også for de mennesker, der omtales i § 74, nemlig dem, der arbejder på jorden som flyvemekanikere, flyveledere o. s. v., altså alle, der har arbejde i tilknytning til lufttransporten og altså til den risiko, der er forbundet dermed. Vi har drøftet, hvorvidt vi skulle foreslå promillesatsen 0,40 ændret. Der har i udvalget hævet sig røster for, at det ikke er givet, at man er påvirket, selv om man har denne promille spiritus i blodet. Jeg erkender, at det er ikke noget rigoristisk krav; men det er en væsentlig mindre promille end den, der er fastsat som maksimum for motorkørsel på landjorden. Det er imidlertid meget individuelt, hvad mennesker kan tåle. Der er sikkert mennesker, der med en promille på 0,40 må siges at være påvirket. Det kan være, fordi de er meget trætte og overkørt af arbejde eller svækket. En stor, stærk