

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

#### *Lovforslaget*

vedtoges enstemmigt med 123 stemmer.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

#### *Tredje behandling af forslag til lov om luftfart.*

(Anden behandling findes i tidenden sp. 5901, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B: sp. 1557).

Der var stillet 2 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

**Horn:** Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme ind på den Normannske taktik, som har affødt det under nr. 1 stillede ændringsforslag.

Mindretallet ønsker at fastholde den indstilling, som det samlede udvalg gav udtryk for i den betænkning, som forelå til lovforslagets anden behandling, og har i tillægsbetænkningen ganske kort givet udtryk for det grundsynspunkt, at promillereglen bør bibeholdes i lovforslagets § 50, stk. 1.

Det foreliggende lovforslag drejer sig jo om sikkerheden i lufttrafikken, og det indeholder strenge bestemmelser på en lang række områder, hvilket vil ses ved en parallelisering med anden trafiklovgivning. Det erkendtes også af alle medlemmer i udvalget, at luftfartsloven måtte være strengere end love, der drejer sig om anden trafik, idet risikoen ved ulykker her er væsentlig større.

Vi har desværre i de seneste måneder

oplevet en række flyveulykker og set, hvor stort omfanget af disse er. Årsagen til disse ulykker har ganske vist ikke været alkoholmisbrug, men de understreger alligevel, hvor stor risikoen ved flyvning i det hele taget er. Dette ses også deraf, at luftfartselskaberne har regler, som er strengere end dem, der er udtrykt i dette lovforslags § 50, ligesom det understreges yderligere ved, at retslægerrådet ikke har taget standpunkt, da vi beskæftigede os med færdselsloven, medens det, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har indstillet, at man her indfører en promilleregulering.

Efter vor opfattelse understreger promillereglen det ansvar, der er forbundet med lufttrafikken. Forholdet er imidlertid af en så speciel art, at det er rimeligt at fravige den traditionelle retspraksis i dette tilfælde. Begrundelsen er så stærk, at loven kan bære denne særregel.

Man må heller ikke se bort fra publikums reaktion på denne lovgivning. Det flyvende publikum har lov til at gå ud fra, at der er truffet så strenge sikkerhedsforanstaltninger, som det overhovedet er muligt at træffe, og dette gælder også for så vidt angår andre, der har berøring med lufttrafik — det er jo ikke alene i luften, det foregår, men også på jorden. Der er ingen nødbremse at trække i, hvis man har på fornemmelsen, at her bør stoppes.

Vi bør, mener mindretallet, fastholde denne skærpede bestemmelse som advarsel, som den præventive bestemmelse, vi også tror den vil være. Det er måske her, skillelinjen til syvende og sidst går. Det er mere en trossag end en realitet, da alle parter er enige om, at der må være strenge regler. Vi mener fra mindretallets side at måtte anbefale at stemme imod ændringsforslaget og ved tredje behandling at stemme for lovforslaget.

**Gottschalek-Hansen:** Under lovforslagets anden behandling meddelte jeg i mit indlæg, at der formentlig ville blive en diskussion i udvalget med hensyn til lovens § 50, der omhandler promillegraden, de 0,40 promille. At dette virkelig har været tilfældet, kan man se af den tillægsbetænkning, der er afgivet af udvalget, hvor et flertal på 10 medlemmer stiller et ændringsforslag om