

Den ændrede affattelse af § 61, der indeholder hjemmelen til at ekspropriere, tilsigter ikke en udvidelse af ekspropriationsadgangen. Den mere specificerede opregning af, til hvilke anlægsdele der kan eksproprieres, og den nøjere præcisering af formålet er i overensstemmelse med princippet i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder, jfr. i øvrigt betænkning nr. 330/1963, afsnit 7. Endvidere er de nuværende regler i § 64, stk. 2, og § 67, stk. 2, indarbejdet i § 61 således, at ekspropriationshjemmelen samles i én lovbestemmelse.

Reglerne i § 64, stk. 3 og 4, kan undværes efter at en detaljeret og moderniseret procedure for ekspropriationssagers behandling er givet i fornævnte ekspropriationsprocedurelov.

§ 64, stk. 5, er ændret til stk. 2, og affattelsen er forenklet.

Den foreslåede ændrede affattelse af § 65, stk. 1, skyldes, at det efter praksis og teori vil være rigtigere at betegne den indføring, som skal foretages i tingbogen om højdebegrænsning på 25 m og derover, som tinglysning i stedet for at anvende udtrykket „notering“, som anvendes i den godkendte bestemmelse. Som hidtil foranlediges denne indføring i tingbogen foretaget af luftfartsvæsenet uden ekspropriationsmyndighedernes mellemkomst, og de dermed forbundne udgifter afholdes som hidtil af den, for hvis regning den pågældende flyveplads drives.

Til nr. 8 og 9.

Bestemmelserne i kap. 7 danner grundlaget for regulering af luftfartsvirksomhed, der berører Danmark, hvad enten den udføres af danske eller udenlandske luftfartsforetagender, og hvad enten der er tale om varigere flyvevirksomhed eller kun om en enkelt flyvning.

Ordene „drift“ i § 75, stk. 1 og 2, og „driften“ i § 79 kunne give indtryk af, at der alene tænkes på grundlæggende, længerevarende tilladelser (koncessioner), men ifølge langvarig praksis, udfærdiges koncessioner normalt kun til danske foretagender, medens f. eks. tilladelse for et udenlandsk charterselskab til udførelse af en enkelt eller nogle få flyvninger af praktiske grunde ofte meddeles pr. telex. Denne praksis ønskes opretholdt, og den foreslåede ændring tilsigter at gøre det klart, at tilladelsen i henhold til kap. 7 kan udfærdiges i den til enhver tid mest hensigtsmæssige form.

Til nr. 10-15.

Ifølge § 111, stk. 5, 1. pkt., beregnes de i stk. 1-3 angivne erstatningsbeløb i guldværdi, og af lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen fremgår, at

erstatningsbeløbene er angivet i „guld kroner“. Den danske kronens guldværdi blev ved møntloven af 1873 fastsat til 1 krone = 0,4032 g fintguld. Fra september 1949 indtil devalueringen i november 1967 var kronens guldværdi anmeldt til Den Internationale Valutafond 1 krone = 0,128660 g fintguld. Værdien af 1 „guldkrone“ svarede derfor i denne periode til ca. 3,13 kr. („papirkroner“).

Ved devalueringen den 21. november 1967 anmeldte Danmark over for Den Internationale Valutafond parikursen 1 krone = 0,118489 g fintguld. Som følge heraf svarer værdien af 1 „guldkrone“ i dag til 3,40285 „papirkroner“. For at nå frem til de aktuelle erstatningsbeløb-grænser skal man således for tiden multiplicere de i stk. 1-3 angivne beløb med 3,40285, hvorefter de udgør respektive 124.204,02 kr., 125,91 kr. og 2.484,08 kr.

Det er fundet hensigtsmæssigt — med en praktisk afrunding — at nævne de nugældende beløb i loven og samtidig at foreskrive, at ændringer heri som følge af fremtidige ændringer af kronens guldværdi bekendtgøres af ministeren for offentlige arbejder.

Den under nr. 11 foreslåede bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til at bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser tænkes bl. a. anvendt til bekendtgørelse af en i 1966 mellem luftfartssammenslutningen IATA, hvoraf bl. a. SAS er medlem, og USA's luftfartsmyndigheder indgået aftale om højere erstatningsgrænser, for så vidt angår flyvninger, der berører USA.

Til nr. 17.

Ifølge luftfartslovens § 149, stk. 4, er det strafbart uden tilladelse og godkendelse i henhold til § 55 og § 60 at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Derimod indeholder loven ikke hjemmel til at fastsætte straf for overtrædelse af de for tilladelsen/godkendelsen fastsatte vilkår. Er der tale om en væsentlig tilsidesættelse, kan tilladelsen/godkendelsen tilbagekaldes, jfr. § 58 og § 60, stk. 3. For et sådant skridt har der ikke hidtil været behov, hvorimod det i nogle tilfælde har været følt som en ulempe, at konstaterede, mindre graverende tilsidesættelser ikke har kunnet strafforfølges. Forslaget om indsættelse af nyt stk. 9 tilsigter at afhjælpe denne situation.

Det samme forhold gør sig gældende med hensyn til udøvelse af luftfartsvirksomhed uden den i henhold til § 75 foreskrevne tilladelse, idet lovens § 149, stk. 4, vel indeholder hjemmel for straf herfor, men ikke for overtrædelse af de for en tilladelse fastsatte vilkår. Er der tale om en væsentlig tilsidesættelse af tilladelsen, men der er her tale om et skridt, som det