

skader på andre luftfartøjer formentlig altid vil være dækket af en skadesforsikring.

Grænsernes fastsættelse vil blive gjort til genstand for drøftelse med de øvrige skandinaviske lande.

Der vil blive tale om differentiering af forsikringspræmierne under hensyn til de enkelte luftfartøjers vægt. De nævnte forsikringssummer for de mindste luftfartøjer på 10 mill. kr. og 120.000 kr. må efter de foreliggende oplysninger antages for tiden at ville medføre præmieforhøjelser for luftfartøjer med vægt af indtil ca. 3 t på måske 500-1.000 kr. årlig. Ansvarsforsikring for større fartøjer tegnes allerede i dag med meget store dækningsbeløb således, at der næppe bliver tale om præmieforhøjelser for disse fartøjer.

Der har været indhentet udtalelser om lovforslaget fra justitsministeriet, luftfartsdirektoratet, Asurandør-Societetet, SAS, DANAIR A/S, Scanair, Sterling Airways A/S, Conair A/S, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Kongelig Dansk Aeroklub og AOPA, Danmark.

#### *Til nr. 4.*

Problemstillingen omkring støjgenerne, der hidrører fra anvendelsen af Københavns lufthavn, Kastrup, forstærkedes væsentligt i begyndelsen af 1960'erne som følge af den mere almindelige overgang til jetdrift, hvilket nødvendiggjorde udfærdigelse af forskrifter for luftfartøjernes overflyvning af København og for udførelse af starter og landinger på lufthavnen med henblik på nedbringelse af støjgenerne for lufthavnens naboer. På grund af de senere års kraftige stigning i antallet af operationer på lufthavnen har luftfartsmyndighederne været udsat for stedse øgede krav om skærpelse af foranstaltningerne til nedbringelse af støjen og for krav om iværksættelse af forholdsregler til kontrol af forskrifternes overholdelse.

De i 1963 fastsatte og siden skærpede bestemmelser om støjbegrænsende procedurer omhandler bl. a. præferencebaner, startpositioner på de forskellige baner samt udførelse af ind- og udflyvning. Støjproblemerne er i det væsentlige affødt af anvendelsen af bane 12-30, idet generne fortrinsvis har været en følge af anvendelsen af bane 12 til landinger og af bane 30 til starter. De støjbegrænsende forskrifter for flyvninger på disse baner har bestået i påbud om overholdelse af en bestemt indflyvningsvinkel for landinger på bane 12 og en begrænsning af det maksimalt tilladte lydtrykniveau ved starter på bane 30. Til kontrol med overholdelsen af indflyvningsforskrifterne har der i nogle år været anvendt et såkaldt fotorekorderingsanlæg, der har registreret

luftfartøjernes højde under indflyvningsfasen, og til kontrol med starterne på bane 30 er i 1970 installeret et anlæg, som automatisk kan registrere det udviklede lydtryk for startende luftfartøjer.

Reaktionerne i tilfælde af overtrædelser af støjforskrifterne har hidtil indskrænket sig til en påtale overfor vedkommende luftfartsselskab. Dette skyldes, at ministeriet ikke har ment at kunne indføre en hjemmel for at straffe overtrædelserne på grund af de ringe muligheder, der hidtil har været for effektivt at kontrollere reglernes overholdelse. I øvrigt har det været ministeriets opfattelse, at det var tvivlsomt, om de støjforskrifter, som luftfartsdirektoratet har udstedt efter ministeriets bemyndigelse i medfør af luftfartslovens § 82, har kunnet danne grundlag for straf i henhold til bestemmelsen i lovens § 149, stk. 8. Under hensyn til det stigende antal overtrædelser, især af forskrifterne vedrørende start fra bane 30, samt på baggrund af den foran omtalte forbedrede kontrolmulighed, har ministeriet i erkendelse af den præventive betydning af en strafsanktionering af overtrædelserne imidlertid nu forberedt udstedelse af en bekendtgørelse i henhold til § 82 om straf for overtrædelse af støjforskrifterne.

Da overtrædelser vil kunne tilskrives forhold, som vedkommende pilot ikke har den fulde indflydelse på, således eksempelvis pludseligt ændrede meteorologiske forhold, har det under udarbejdelsen af den omhandlede bekendtgørelse været ministeriets opfattelse, at ansvaret bør indskrænkes til forsæt eller grov uagtsomhed, og sanktionen bør begrænses til bødestraf. Under stedfundne forhandlinger med de berørte pilotorganisationer og repræsentanter for de mere fremtrædende luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen, har der i øvrigt været enighed om, at pligten til at søge støjbestemmelserne efterlevet primært må påhvile selskaberne. En pilot bør således udelukkende drages til ansvar, såfremt han forsætligt eller ved grov uagtsomhed har tilsidesat de gældende støjbestemmelser, medens det ikke er ministeriets hensigt at begære rejst tiltale mod piloten i tilfælde, hvor denne har fulgt vedkommende luftfartsselskabs forskrifter for operation af det pågældende luftfartøj. Der foreslås derfor indført en bestemmelse, hvorefter luftfartsselskabet kan drages til ansvar for overtrædelser af støjforskrifterne. Af bevismæssige og præventive grunde er det foreslået, at dette ansvar gennemføres på et objektivt grundlag, således at ansvaret kan gøres gældende, selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes virksomhedens ejer eller bruger som forsætlig eller uagtsom. Dette svarer til den i 1969 indførte betemmelse i § 149, stk. 10, om bødeansvar for en virksomheds ejer eller