

nemført en lov om forbud mod civil luftfart med overlydsfart. Ved drøftelser mellem de tre skandinaviske trafikministre er disse enedes om at følge indstillingen. For dansk vedkommende er der herved lagt vægt på, at den betydelige tvivl, der fortsat består med hensyn til omfanget af overlydsflyvningens skadevirkninger og ulemper for miljøet bør komme overlydsflyvningen og ikke miljøet til skade.

I Norge og Sverige vil forbudet blive gennemført ved en ændring af luftfartsloven, medens man i Danmark har fundet, at en særlov vil understrege det ekstraordinære skridt, forbudet indebærer.

Der foreligger ikke for ministeriet for offentlige arbejder oplysninger om, at tilsvarende lovgivning er gennemført i andre lande. Man er bekendt med, at et tilsvarende forslag er fremsat i Schweiz i foråret 1971, men endnu ikke færdigbehandlet. I Holland forberedes en anordning, hvorefter civil overlydsflyvning kun vil kunne udføres efter forudgående indhentet tilladelse. I Vesttyskland ventes overlydsflyvning at ville blive forbudt, hvis det ikke lykkes at neddæmpe de nu kendte støjgener. I USA er nogle i 1970 bebudede bestemmelser, der skal beskytte miljøet mod lydknaldet, endnu ikke færdigbehandlet. Bestemmelserne ventes at få et indhold, hvorefter tilladelse til overlydsflyvning som hovedregel kun kan gives, hvis flyvningen udføres på en sådan måde, at overlydsknaldet ikke når jordens overflade.

Til § 1.

Forbudet gælder civile overlydsfly. Udtrykket „civil“ omfatter også ikke-militære statsluftfartøjer i erhvervsmæssig luftfart. Fremmede ikke-militære statsluftfartøjers ikke-erhvervsmæssige luftfart i dansk luftrum kan ifølge luftfartslovens § 156 ikke finde sted uden særlig tilladelse. En sådan tilladelse vil bl. a. kunne gøres betinget af, at der ikke flyves med overlydsfart.

Forbudet er territorielt begrænset til dansk område, d. v. s. til land- og søterritoriet. Den skandinaviske arbejdsgruppe har peget på, at der på grund af lydknaldenes udbredelse, jfr. punkt 1 ovenfor, er risiko for, at dansk territorium kan rammes af skadevirkninger fra lydknald fra fly, der befinder sig uden for dansk territorium. Det har derfor været overvejet, om forbudets territoriale gyldighed skulle søges udvidet ud over territoriet, og spørgsmålet har været forelagt dels for udenrigsministeriets folkeretsrådgiver, dels for justitsministeriets lovaflæning. Den eneste folkeretsligt holdbare løsning af spørgsmålet synes at være en regel, der generelt forbyder flyvning med overlydshastighed, som fremkalder skadelige virkninger på dansk område. Da

forbud mod flyvning med overlydsfart indføres i Norge og Sverige, og da et vesttysk forbud formentlig kan ventes, hvis det ikke lykkes at neddæmpe de nu kendte støjgener, er den nævnte risiko næppe stor. Ministeriet for offentlige arbejder, der lægger vægt på, at forbudet kommer til at omfatte enhver flyvning med overlydshastighed, d. v. s. uden hensyn til aktuelle skadevirkninger, har derfor fundet det forsvarligt, at forbudet — i hvert fald indtil videre — begrænses til dansk territorium. Det svenske forbud vil få, og det norske forbud ventes at ville få tilsvarende udstrækning.

Forbudet omfatter overflyvning med overlydsfart. Modsætningsvis fremgår, at overflyvning med hastigheder under lydens er tilladt, jfr. punkt 5 ovenfor. Forbudet vil i princippet heller ikke være til hinder for, at civile overlydsfly lander og starter på henholdsvis fra danske lufthavne, hvis de overholder de støjgrænser, der gælder for disse lufthavne. Ifølge foreliggende oplysninger vil de kendte civile overlydsfly ikke kunne overholde disse støjgrænser.

Med hensyn til dispensationsbestemmelsen i § 1, stk. 2, bemærkes, at man uden i dag at kunne forestille sig, hvortil den skal kunne anvendes, ikke har ment at burde være afskåret fra i ganske særlige tilfælde at kunne tillade overflyvning med overlydsfart. Til en sådan tilladelse vil der kunne knyttes sådanne særlige vilkår, som skønnes fornødne, f. eks. om flyvevej, tidspunkt, højde m. v. og eventuelt om særlig forsikring eller sikkerhedsstillelse mod skader, der måtte opstå som følge af flyvningen.

Specielt skal anføres, at det ikke er tanken at anvende dispensationshjemlen til en generel lempelse af forbudet. Skulle det med tiden vise sig muligt at udføre flyvning med overlydsfart uden de i dag forudsatte skadevirkninger og ulemper, vil det være rigtigere at ophæve forbudet gennem en lovændring. Dette forhold indeholder en yderligere motivering for ikke at inkorporere forbudet i lov om luftfart.

Til § 3.

På grund af forbudets formål er det fundet rigtigt at dette også omfatter Færøerne og Grønland, hvorfor der ikke i § 3 er foreslået særregler for Færøerne og Grønland.

For Grønlands vedkommende har ministeriet for Grønland erklæret sig indforstået hermed, og for så vidt angår Færøerne, har landsstyret meddelt, at det ikke har bemærkninger til forslaget, men det forudsætter, at loven til sin tid forelægges hjemmestyret til udtalelse, inden den kundgøres og dermed sættes i kraft på Færøerne.