

[Otto Mørch.]

Min principielle tilslutning gælder altså støj- og andre forureningssikkerheder i § 9, kontrol- og eftersynsbestemmelserne i § 70 A, de forsikringstekniske ændringer i § 130 og endelig ændringerne af straffebestemmelserne i § 149.

Jeg har ud over denne principielle tilslutning til lovforslagets hovedændringer nogle bemærkninger til enkelte af dem.

Det forekommer mig særdeles nødvendigt, at vi nu får lov hjemmel til ikke alene at sikre, at luftfartøjer flyves på en sådan måde, at der frembringes så ringe støjgener som muligt, men også til at stille krav om konstruktionsmæssig støjdæmpning af luftfartøjer. Det er i øvrigt i overensstemmelse med de forskrifter, som organisationen for international civil luftfart, ICAO, har vedtaget.

De foreslåede ændringer går videre end til sikring mod støj. Også gener opstået ved lugt og sodplage skal der kunne stilles krav om afbødning af, og jeg forstår, at ministeren her på en god måde har været inde i dette lovinitiativ, og det takker jeg for.

I sidste uge drøftede vi i forbindelse med justitsministerens forslag om ændring af straffeloven strafforfølgning i forbindelse med luftkapringer. Som jeg fremhævede under debatten, er det mest effektive afbødningsmiddel mod luftkapringer og sabotagehandlinger mod lufttrafikken, at vi får en stærkt udbygget kontrol med personer og gods i lufthavnene, og gennem de foreslåede ændringer til § 70 A sikres der nu en sådan effektiv kontrol via visitation og eftersyn af afgående passagerer, rejsegods og bagage.

Jeg må derimod sætte et spørgsmålstegn ved den foreslåede bemyndigelse til ministeren til efter stk. 4 og stk. 5 at overlade ret vidtgående politimyndighed til andre myndigheder end politiet; det kan give vanskeligheder. Derfor tror jeg, det er en af de ting, vi skal se nærmere på under udvalgsarbejdet.

Minimumskravet for en sådan bemyndigelse må nok være, at der sættes skarpe grænser for efterforskningskompetencen. Uden videre kan jeg i hvert fald ikke give grønt lys for ministerens bemyndigelse, heller ikke selv om jeg har bemærket, at justitsministeriet har været hørt i sagen.

Jeg finder det væsentligt i forbindelse med disse eftersyns- og kontrolregler, at vi

får understreget, at med den stærkt stigende benyttelse af lufttrafikken bør man naturligvis stræbe efter at bruge visitations- og kontrolregler, der mindst muligt sinker den normale trafikafvikling. Jeg forstår, at kontrollen normalt vil kunne indskrænkes til at angå enkelte lufthavne og bestemte dele af trafikken fra disse, og jeg forstår også, at man vil stræbe imod, at kontroleftersynet sker så hensigtsmæssigt som muligt, bl. a. ved at der gøres brug af elektriske metal-detektorer og andre lignende tekniske hjælpemidler. Men også det bør vi vel se noget nærmere på under udvalgsarbejdet.

Jeg kan ud fra forsikringstekniske grunde acceptere ministerens forslag til ændring af § 130; den foreslåede bemyndigelse til ministeren til at fastsætte regler om forsikringssummens størrelse finder jeg betryggende.

I øvrigt er det en interessant redegørelse, der gives i lovforslagets bemærkninger til ændringerne i § 149, der vedrører sanktioner for overtrædelse af støjforskrifterne; det har jo ikke mindst interesse for de støjplagede beboere på Amager. Ministeren erkender, at reaktionerne i tilfælde af overtrædelse af støjforskrifterne hidtil blot har indskrænket sig til en påtale over for vedkommende luftfartsselskab. Denne beskedne sanktion begrundes med, at man har haft for ringe muligheder for kontrol med overtrædelserne, men nu bebüdes der altså kraftigere reaktioner, og dette skulle særlig gælde for banerne 12 og 30, hvor henholdsvis landinger og starter finder sted i stigende omfang. Forhåbentlig vil det give nogen lettelse af støjplagen i det stærkt ramte område, men ministeren og jeg kan sikkert blive enige om, at den mest radikale løsning på støjproblemet — radikal naturligvis forstået i dette ords egentlige betydning — vil være snarest at få fremmet anlægsplanerne for Saltholm lufthavn.

Jeg er tilfreds med den stærke præcisering af, at piloterne kun skal kunne gøres ansvarlige, såfremt de forsætligt eller ved grov uagtsomhed har tilsidesat de gældende støjbestemmelser. Det betyder altså, at pligten til at søge støjforskrifterne efterlevet primært vil komme til at påhvile selskaber, der beflyver lufthavnsområdet.

Jeg finder det ønskeligt, selv om de foreslåede ændringer ikke direkte berører den generelle flysikkerhed, at vi under udvalgs-