

[Otto Mørch.]

arbejdet får mulighed for at drøfte og blive nærmere orienteret om den aktuelle sikkerhedssituation ved beflyvning af Kastrup lufthavn. Det er jo ingen hemmelighed, at den stærkt forøgede trafikbelastning i sig selv indebærer en forøget risiko. Selv om vi heldigvis endnu ikke i Kastrup har været ude for, skal vi kalde det tæt-ved-katastrofen, er det jo desværre en kendsgerning, at der i mange store lufthavne i den sidste tid har været adskillige tilfælde af tæt-ved-katastrofer på grund af den stærkt forøgede trafik.

Jeg håber, ministeren vil være udvalgt behjælpelig med en grundig orientering om de aktuelle og eventuelle fremtidige sikkerhedsforhold i Kastrup, og med disse bemærkninger skal jeg anbefale en velvillig behandling af lovforslaget.

Mads Eg Damgaard: Luftfarten er i hastig udvikling. Antallet af startende og landende fly stiger voldsomt, samtidig med at luftfartøjerne bliver større og større, kostbarere og kostbarere, enkelte kommer helt op på ca. 250 mill. kr. pr. stk., f.eks. jumbojet. Forsikringen må derfor være i orden på alle områder inden for det, der hedder civil luftfart. Vi må også have mere hold på sod- og støjplagen.

Forslaget til lov om ændring af loven om luftfart, som her er til første behandling, tager da også sigte på at formindske støj- og sodplagen, endvidere at forebygge forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, herunder sabotagehandlinger og kapringer af luftfartøjer, og endelig at få nedfældet sådanne lovmæssige rammer, der har størst mulig effekt og kan dække den skadelidte, uden at skadevolderen kan risikere at komme til at stå over for så voldsomme økonomiske krav, at han overhovedet ingen chance har for at kunne betale.

Luftfartsloven af 10. juni 1969, ændret i 1970, er en rammelov. Alligevel har man måttet ændre selve loven, og det må man altså også gøre nu for at følge med udviklingen.

Den første bestemmelse i dette lovforslag vedrører støj- og sodplage og andre gener fra luftfartøjer, altså hvad der sker uden for luftfartøjet. Herefter skal et luftfartøj ikke kunne indregistreres, medmindre det kan

fremvise et luftfartsdygtighedsbevis, der opfylder sådanne krav, som måtte blive stillet af ministeren for offentlige arbejder vedrørende støj, sod og lignende ulemper.

Jeg vil gerne stille ministeren et spørgsmål om dette punkt, nemlig hvad der egentlig skal ske med de ældre luftfartøjer, der er vanskelige at ombygge, således at de kan opfylde de krav, ministeren eventuelt vil stille med hensyn til støj og sod og den slags ting. Det kunne godt forekomme, at visse maskintyper ikke kan ændres, og det er i alt fald ganske sikkert, at det vil tage meget lang tid at ændre dem. Kan sådanne ældre luftfartøjer få en dispensation og en vis frist, eller skal reglerne slet ikke gælde for disse luftfartøjer, men kun for nyindregistrerede luftfartøjer? Det vil jeg gerne have oplyst af ministeren for offentlige arbejder.

Den næste ændring vedrører foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartssikkerheden. Det foreslås indsat i loven, at politiet skal udstyres med sådanne beføjelser, at det kan overtage kontrollen med personer, gods og bagage. Hidtil har denne tjeneste været foretaget af toldvæsenets folk; dette væsen har sådanne beføjelser, men det har politiet ikke. Det er klart, at politiet ikke kan foretage sådanne ransagelser af personer og bagage udelukkende på mistanke for flere snese af personer ved et luftfartøjs afgang; derfor er det ganske rimeligt, at politiet nu får bemyndigelse til, hvis det skønnes nødvendigt, at foretage en sådan visitation.

På mindre flyvepladser og andre steder, hvorfra der afgår luftfartøjer med passagerer og gods, kan det godt forekomme, at der ikke er fast politi, og i sådanne tilfælde skal andre myndigheder kunne få bemyndigelse til at foretage disse visitationer. Jeg mener, dette er nødvendigt, for vi kan ikke risikere det fjerneste med hensyn til, hvad der kommer om bord i luftfartøjer, vi må have helt nøjagtig kontrol med, hvad folk tager med sig, af hensyn til de frygtelige konsekvenser, sabotage og den slags kan få for et luftfartøj, der er i luften. Tilsvarende ordning er for længst gennemført i en række lande, herunder Norge, Sverige og Finland.

Endelig foreslås der indføjet i loven, at ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse; her tænkes alene på