

[Ministeren for offentlige arbejder.]

livet er det helt nødvendigt, at der ikke kan foretages anlæg af flyvepladser uden om luftfartsmyndighedernes kontrol, sådan som det i dag er tilfældet med private pladser. De private flyvepladser adskiller sig i øvrigt ikke væsentligt fra de offentlige pladser, idet en lang række private pladser af deres ejere er stillet til fri afbenyttelse for alle luftfartøjer.

På baggrund af det her anførte forekommer det naturligt, at det krav, som ifølge luftfartsloven skal være opfyldt for, at en offentlig plads kan anlægges eller udbygges, nemlig at det findes foreneligt med almene hensyn, fremtidig også stilles til private pladser. Derfor foreslås det nu at ophæve sondringen mellem offentlige og private flyvepladser og for alle pladsers vedkommende kræve en tilladelse, der kun må gives, når anlægget eller udvidelsen findes forenelig med almene hensyn.

En tilladelse vil dog ikke kunne gives, medmindre der i forvejen foreligger den nødvendige tilladelse efter by- og landzone-loven samt godkendelse efter miljøbeskyttelsesloven. Derfor foreslås bestemmelsen i den nugældende § 55 udformet således, at ministeren for offentlige arbejder skal indhente udtalelse fra vedkommende amtsråd, respektive hovedstadsrådet, som administrerer de nævnte love. Dette gælder dog naturligvis kun i de tilfælde, hvor ministeren finder ansøgningen velmotiveret, og jeg vil gerne gøre det helt klart, at jeg i øjeblikket betragter flyvepladsbehovet for dækket, og at loven derfor vil blive administreret meget restriktivt. Dog kan det tænkes, at man vil være positiv i tilfælde, hvor en eksisterende flyveplads ønskes flyttet for at give plads for byudvikling eller lignende.

Det er hensigten i fremtiden at følge udviklingen i almenflyvning nøjere, og på denne baggrund skal man se forslaget om ændringen i § 58, hvorefter der ved 2-årige driftstilladelser kan fastsættes vilkår om arten og omfanget af den trafik, der må finde sted på en flyveplads. Over for de private flyvepladser, der på fuldt lovlig vis allerede er anlagt og i drift, vil kravet om driftstilladelse dog afhænge af, hvorledes pladsen rent faktisk benyttes, og i de tilfælde, hvor pladsen kun benyttes af ejeren

selv eller af en ret snæver kreds, skal der ikke kræves driftstilladelse. Det er i det hele taget tanken, at kontrollen med de eksisterende pladser skal kunne udføres med en forholdsvis enkel administration, der må koncentrere sig om de pladser, der i realiteten benyttes som offentlige. Hvilke pladser der bliver tale om, vil først vise sig, når en registrering af samtlige pladser er gennemført i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 59, stk. 2.

Kontrollen med benyttelsen af de private flyvepladser bliver altså ikke 100 pct. dækkende, men den må anses for tilstrækkelig til, at udviklingen i den samlede almenflyvning kan konstateres. Den væsentligste betydning af det foreliggende forslag er imidlertid, at den frie adgang til anlæg eller udvidelse af private flyvepladser vil blive bragt til ophør.

Med hensyn til forslagene om ændringer i lovens kapitel 9 skal jeg anføre, at en forhøjelse af grænsen for luftbefordrerens ansvar i tilfælde af skade på passagerer allerede i nogen tid har været motiveret. Vi har imidlertid som mange andre lande håbet på, at spørgsmålet kunne løses efter en ratifikation af en international konvention fra 1971 om ændringer af de ældre internationale overenskomster, der ligger til grund for blandt andet den danske luftfartslovs nuværende bestemmelser om luftbefordrerens ansvar. Ratifikationen synes dog stadig at ligge noget ud i fremtiden, og det er derfor nødvendigt at søge gennemført løsninger på nationalt grundlag og alene gældende for det enkelte lands egne fly. Den forhøjelse, som nu foreslås, er resultatet af drøftelserne mellem en række vesteuropæiske lande. I Norge og Sverige er lovforslag om forhøjelsen allerede fremsat, og en tilsvarende forhøjelse er eller vil blive gennemført i et antal vigtigere luftfartslande. En ordning på nationalt grundlag er imidlertid kun en nødløsning, og det er derfor mit håb, at folketinget inden for et kortere åremål kan få lejlighed til at tage stilling til en ændring af kapitel 9, der på ny baserer ansvarsbestemmelserne fuldt ud på en international konvention med tilslutning fra en overvejende del af verdens nationer.

Jeg skal herved anmode om folketingets velvillige behandling af lovforslaget.