

dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

10. I § 123 indsættes efter „§ 92, stk. 1“ „§ 92 a, stk. 1“.

11. I § 126 indsættes som stk. 2: „Stk. 2. Ved befordring af passagerer,

udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

12. I § 149, stk. 4, indsættes efter „§ 55, stk. 1“: „§ 59, stk. 1 og 3,“.

13. I § 149, stk. 11, indsættes efter „§ 57“: „§ 59, stk. 2 og 3,“.

Bemærkninger til lovforslaget

I. Almindelige bemærkninger vedrørende ændringer af lovens § 59 om private flyvepladser.

Efter lovens § 55 kræves der tilladelse af ministeren for offentlige arbejder til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og i § 56 er det bestemt, at en sådan tilladelse kun må meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn. Ifølge bemærkningerne til denne bestemmelse i forslaget til den gældende luftfartslov skal det i så henseende tages i betragtning bl. a., om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, om flyvepladsen tænkes placeret på et sted, hvor den vil være til gene for omgivelserne, og om arealet med større fordel kan anvendes på anden måde. Der findes for tiden 36 offentlige flyvepladser i Danmark, heri indbefattet de store lufthavne.

Når det gælder flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden, er det derimod hovedreglen, at der ikke skal indhentes nogen tilladelse hos luftfartsmyndighederne med mindre en sådan tilladelsespligt er særlig toreskrevet i medfør af den nugældende § 59.

Denne adgang til at foreskrive tilladelsespligt er alene benyttet med hensyn til anlæg af private pladser indenfor civile eller militære flyvepladser kontrol- og trafikzoner samt indenfor en afstand af 10 km fra offentlige flyvepladser, og med hensyn til anlæg og drift af private pladser, der benyttes til skoleflyvning, rundflyvning og svæveflyvning. Disse forskrifter er udfærdiget af hensyn til luftfartens sikkerhed.

Alle andre private flyvepladser er imidlertid helt unddraget luftfartsmyndighedernes kontrol, og man er derfor heller ikke bekendt med, hvor mange private flyvepladser der findes i landet. Den af Kongelig Dansk Aeroklub udgivne fortegnelse over flyvepladser (»Airfield Manual Denmark«) indeholder oplysning om ca. 80 private flyvepladser, men da optagelsen i fortegnelsen er helt frivillig,

må man gå ud fra, at det virkelige antal er noget større.

At en flyveplads er privat – eller med lovens ord: at dens benyttelse ikke står åben for offentligheden – indebærer ikke, at det kun er pladsens ejer, der kan benytte den. Ejeren kan give hvem som helst lov til at benytte pladsen, og dette kan han lade bekendtgøre i den ovenfor nævnte Airfield Manual Denmark eller på anden måde. I så fald er flyvepladsen i virkeligheden næsten ligeså »offentlig« som en plads, der er anlagt med tilladelse efter § 55, men den må dog ikke benyttes til forskellige former for koncessioneret flyvning, herunder taxifyvning. Adskillige private flyvepladser har på denne måde udviklet sig i et omfang, hvor deres trafik overstiger trafikken på offentlige flyvepladser. De private flyvepladser der findes kan imidlertid kun benyttes til starter og landinger med relativt små fly.

Selv om der som nævnt normalt ikke kræves tilladelse fra luftfartsmyndighederne til anlæg af en privat flyveplads, skal tilladelse foreligge fra fredningsmyndigheder og zonelovsmyndigheder, ligesom pladsen skal godkendes i miljømæssig henseende.

I de senere år har der imidlertid forekommet en del tilfælde, hvor benyttelsen af private flyvepladser – herunder til svæveflyvning og faldskærmspring – har givet anledning til konflikter med omgivelserne, og på denne baggrund nedsatte ministeriet for offentlige arbejder i 1973 et udvalg til undersøgelse af problemerne omkring flyvepladserne for den mindre flyvning. Dette udvalg afgav i 1975 en indstilling om udbygning af det offentliges kontrol med flyvepladserne, således at det fremtidigt skulle være muligt at afpasse nyanlæg af flyvepladser til behovet samt at sikre, at pladserne kun blev anlagt på steder, hvor det ikke ville medføre støjmæssige ulemper for omgivelserne.

I overensstemmelse med udvalgets indstilling