

mulighed for erstatning af guldfranc'en med Den internationale valutafonds særlige trækingsrettigheder. Samtidig er den specielle betingelse for Guatemala-protokollens ikrafttræden, som er omtalt ovenfor under b), ophævet. Det er endnu for tidligt at vurdere disse forholds betydning for en snarlig indførelse af Guatemala-protokollens ansvarsgrænser vedrørende skader på passagerer, og den her foreslåede lovændring anses derfor fortsat for nødvendig.

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.*

Til nr. 1.

Der findes ikke for tiden særlige regler for indretning af private flyvepladser, men bestemmelsen i lovens § 52 om, at flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste skal tilfredsstille de krav, ministeren for offentlige arbejder fastsætter, giver hjemmel for at fastsætte tekniske minimumskrav til private flyvepladser – med hensyn til banelængde og -bredde, hindringsfrihed m. m. – på samme måde som til offentlige pladser. Bestemmelser for private flyvepladser findes i Sverige og Norge, og spørgsmålet om hvilke tekniske krav, der bør gælde i Danmark, vil blive taget op til nærmere undersøgelse.

Anmeldelsespligten forudsætter, at flyvepladsen skal have en vis permanent karakter. Der vil fortsat intet være til hinder for lejlighedsvis at foretage start og landing på arealer, der fra naturens side er egnet som flyveplads, forudsat at ejeren forinden har givet sin tilladelse, og piloten har forvissat sig om landingspladsens egnethed.

Bestemmelsen tilsigter ingen ændring i den bestående tilstand, hvorefter ejeren af en privat flyveplads kan tillade hvem som helst at benytte pladsen. Taxifyvning og anden koncessioneret flyvning vil dog fremdeles kun kunne udføres på flyvepladser der er godkendt af luftfartsvæsenet i teknisk henseende.

Anmeldelsen skal have til formål at sikre varetagelsen af de offentlige interesser, der kan blive berørt ved anlægget af en flyveplads. Af hensyn til den civile og militære lufttrafikis sikkerhed er det af betydning at have kendskab til alle flyvepladser der er beliggende i nærheden af lufthavne, flyvestationer, militære øvelsesområder og lignende. Endvidere skal anmeldelsen sikre, at bestemmelserne i naturfredningsloven, by- og landzoneloven, kommuneplanloven og miljøbeskyttelsesloven bliver iagttaget.

Når en anmeldelse er modtaget af ministeren for offentlige arbejder sendes den derfor til luftfarts-

direktoratet og forsvarsministeriet, der tager stilling til, om den foreslåede placering af flyvepladsen vil være forenelig med hensynet til den øvrige civile og militære lufttrafik i området.

Endvidere sendes en kopi af anmeldelsen til vedkommende fredningsplanudvalg, amtskommune (resp. hovedstadsrådet) og primærkommune med henblik på, at vedkommende myndigheder kan sikre, at de tilladelser m. v., som er nødvendige efter anden lovgivning, herunder naturfredningsloven, miljøbeskyttelsesloven, by- og landzoneloven og kommuneplanloven, er opnået, eller at der er indgivet ansøgning herom. Den foreslåede anmeldelse berører således ikke anmelderens forpligtelse til at søge fornøden godkendelse m. v. efter anden lovgivning.

Forbud mod anlæg af en flyveplads, udstedt af ministeren for offentlige arbejder efter stk. 2, kan tænkes at forekomme i tilfælde, hvor den ønskede placering er for nær ved en anden flyveplads eller i områder, hvor luftfart er begrænset eller forbudt, jfr. lovens § 3. Som eksempel på vilkår kan nævnes fastsættelse af en bestemt start- og landingsprocedure for at undgå overflyvning af et bebygget område.

Bestemmelsen i stk. 3 om anmeldelse af ændringer af eksisterende flyvepladser tager sigte på sådanne forandringer som rummer mulighed for ændringer i trafikens art og omfang. Som eksempler kan nævnes baneforlængelser eller -forstærkninger, der muliggør beflyvning med større fly, opsætning af banebelysning eller radiofyrrer, der muliggør øget benyttelse af pladsen, samt ændring af banesystemets retninger, hvilket indebærer ændring i forholdet til omgivelserne.

Til nr. 2, 4 og 6–11.

Forslagene er af rent redaktionel karakter.

Til nr. 3.

Med hensyn til forslaget i § 92 a, stk. 1, henvises til næstsidsste afsnit i bemærkningerne til nr. 5.

For tilsidesættelse af kravet i § 92 a, stk. 1, er det fundet rigtigt at foreskrive tilsvarende sanktion som den, der er omhandlet i den gældende § 92, stk. 3, nemlig, at beforderen ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsningen. Forslaget i § 92 a, stk. 2, sigter herpå.

Til nr. 5.

Forslaget er begrænset til at omfatte danske lufttrafikforetagender. På samme måde omfattes kun norske og svenske lufttrafikforetagender af ændringen af lovgivningen i henholdsvis Norge og