

forslag nr. 59, § 48, således ændret, §§ 49 og 50, ændringsforslag nr. 60, § 51, således ændret, ændringsforslag nr. 61, § 52, således ændret, ændringsforslag nr. 62, § 53, således ændret, ændringsforslag nr. 63, § 54, således ændret, § 55, ændringsforslag nr. 64, § 56, således ændret, ændringsforslagene nr. 65 og 66, § 57, således ændret, ændringsforslag nr. 67, § 58, således ændret, § 59, ændringsforslag nr. 68, § 60, således ændret, ændringsforslag nr. 69, § 61, således ændret, § 62, ændringsforslag nr. 70, § 63, således ændret, § 64, ændringsforslagene nr. 71 og 72, § 65, således ændret, § 66, ændringsforslag nr. 73, § 67, således ændret, ændringsforslagene nr. 74 og 75 og § 68, således ændret,

*vedtoges uden afstemning.*

*Lovforslagets overgang til tredje behandling*

*vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om brandvæsenet i købstæderne og på landet.

§§ 1-6, ændringsforslag nr. 1, § 7, således ændret, ændringsforslag nr. 2, § 8, således ændret, §§ 9-19, ændringsforslag nr. 3, § 20, således ændret, § 21, ændringsforslag nr. 4, § 22, således ændret, §§ 23-30, ændringsforslagene nr. 5 og 6, § 31, således ændret, ændringsforslag nr. 7, § 32, således ændret, §§ 33-40, ændringsforslagene nr. 8 og 9 samt § 41, således ændret,

*vedtoges uden afstemning.*

*Lovforslagets overgang til tredje behandling*  
*vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om luftfart.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 1989, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1477).

Der var stillet 9 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Horn:** Som det fremgår af betænkningen, har udvalget modtaget en række henvendelser og deputationer fra de i luftfarten interesserede organisationer. De ændringsforslag, som udvalget har været enig om at tiltræde, er stort set et resultat dels af de forhandlinger, som har været ført mellem disse organisationer og udvalget, dels af forhandlinger mellem organisationerne og luftfartsdirektoratet, som ministeren har formidlet.

Det er ret få ændringsforslag, udvalget har ment måtte stilles til dette omfattende lovforslag, og de 9 ændringsforslag er heller ikke særlig indgribende; de er væsentligst af redaktionel karakter.

Ændringsforslagene nr. 5 og 6, hvor efter stk. 2 såvel i § 57 som i § 78 udgår, kan vedtages, uden at der sker nogen skade, idet de pågældende forhold kan dækkes gennem anden lovgivning.

Ved ændringsforslag nr. 8 foreslås en ændring af straffebestemmelserne, hvorved man kommer mere i overensstemmelse med den almindelige praksis.

Af betænkningen fremgår det, at udvalget har beskæftiget sig en del med, hvordan man skal forholde sig, når udviklingen gør det påkrævet, at der sker ændringer. Det har været udvalgets enige opfattelse, at de interesserede parter — altså luftfartsdirektoratet og de organisationer og andre, som giver sig af med luftfart — må forhandle sig til rette om de nye ting, som man måtte mene det hensigtsmæssigt at foranstalte, sådan at forstå, at når luftfartsdirektoratet har ønsket at fremsætte, må det gå til organisationerne, og at organisationerne frit kan gå til luftfartsdirektoratet og fremsætte deres synspunkter, så at sikkerhedens interesser tilgodeses efter lovens hensigt.

Udvalget har, som det fremgår af betænk-

[Horn.]

ningen, beskæftiget sig med promillespørgsmålet, men da ministeren har erklæret, at man ikke i lovgivningen vil indføre strammere regler gældende for andet trafikområde, har udvalget givet tilslutning til den foreslåede bestemmelse; det er så meget mere hensigtsmæssigt, som vi her gennemfører bestemmelser, som vi har al grund til at tro vil blive vedtaget i de andre nordiske lande; alle vi, der ønsker det nordiske samarbejde udvidet, vil fraråde, at nogen her begynder at modarbejde det nordiske fællesskab.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale de stillede ændringsforslag til vedtagelse og ligeså lovforslaget.

**Gottschalk-Hansen:** Da det foreliggende lovforslag var til første behandling, blev det mødt med almindelig velvilje, samtlige ordførere gav tilsagn om en positiv indstilling, og vi havde under udvalgsbehandlingen den glæde, at ordføreren for en deputation fra Dansk Flyvebesætningsforening gav udtryk for sin glæde over, at denne lov nu blev ført ud i livet, fordi den ville skabe mulighed for sikrere og mere ordnede forhold i lufttrafikken. Der blev dog også ved første behandling givet udtryk for en almindelig ængstelse over for de vidtstrakte bemyndigelser, loven giver ministeren for offentlige arbejder.

Denne ængstelse er blevet fulgt op ganske særlig af de private flyverorganisationer, Kongelig Dansk Aeroklub, Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Dansk Flyvebesætningsforening, der skriftligt har henvendt sig til udvalget; som det fremgår af betænkningen, har udvalget også modtaget deputationer fra de nævnte organisationer. Man antydede den tanke, at man for at sikre de interesser, der knytter sig til flyvning af mere lokalt præget karakter såsom taxa-, fragt-, avis- og rundflyvning samt ganske privat flyvning, over for den myndighed, ministeriet har, skulle oprette et sagkyndigt luftfartsnævn. Vi har drøftet dette meget indgående, men er kommet til det resultat, at oprettelsen af et sådant nævn ikke er påkrævet, såfremt ministeriet giver tilsagn om, at det ikke alene vil høre, hvad de pågældende har at beklage sig over, hvis der skulle opstå

situationer, der giver anledning til klage, men vil føle sig forpligtet til i sådanne tilfælde at forhandle med organisationerne. Jeg vil gerne bede ministeren bekræfte, at det er rigtigt forstået af mig, at ministeriet vil være lydært, og at disse private flyvere ikke behøver at nære nogen ængstelse, for så vidt angår deres ret til brug af offentlige flyvepladser og i det hele de vilkår, hvorunder de skal arbejde. Det er ganske særlig lovens § 37, hvori der tales om, at et certifikat kan inddrages, der har vakt uro. En sådan inddragelse kan få uanede konsekvenser, rent bortset fra de økonomiske, for en mand, der er ansat i et større flyveselskab. Det er en meget kostbar historie at uddanne en mand til erhvervsflyver, og man har påpeget over for os, at hvis en sådan mand tages ud af erhvervet og derfor ikke holder sin træning ved lige, må han i løbet af meget kort tid begynde helt forfra. Det er et erhverv, som forudsætter en stadig og vedvarende kontakt med arbejdet. De mennesker, der skulle komme i en sådan vanskelig situation, kan altså — det vil ministeren nok bekræfte — meget hurtigt få deres sag afgjort, og de har selvfølgelig også den naturlige adgang til domstolene og til appel.

Vi har drøftet lovforslagets § 50, der omhandler en spirituspromille som maksimum for flyvere; den gælder i øvrigt — det vil jeg gerne understrege — også for de mennesker, der omtales i § 74, nemlig dem, der arbejder på jorden som flyvemekanikere, flyveledere o. s. v., altså alle, der har arbejde i tilknytning til lufttransporten og altså til den risiko, der er forbundet dermed. Vi har drøftet, hvorvidt vi skulle foreslå promillesatsen 0,40 ændret. Der har i udvalget hævet sig røster for, at det ikke er givet, at man er påvirket, selv om man har denne promille spiritus i blodet. Jeg erkender, at det er ikke noget rigoristisk krav; men det er en væsentlig mindre promille end den, der er fastsat som maksimum for motorkørsel på landjorden. Det er imidlertid meget individuelt, hvad mennesker kan tåle. Der er sikkert mennesker, der med en promille på 0,40 må siges at være påvirket. Det kan være, fordi de er meget trætte og overkørt af arbejde eller svækket. En stor, stærk

[**Fløttchalck-Hansen.**]

mænd kan som regel tåle væsentlig mere end en lille splejs eller en svækling. Det er meget svært at fastsætte regler herfor. Jeg vil f. eks. tro, at den højtærede minister for offentlige arbejder og jeg kan kapere væsentlig mere end mange andre her i huset.

Det er muligt — det vil jeg gerne sige til den højtærede minister — at vi mellem anden og tredje behandling vil komme med et ændringsforslag, der ikke må forstås således, at vi vil slække på kravet. Grunden til, at vi var så enige om at fremme lovforslaget, var, at vi ønskede at medvirke til at skabe den størst mulige sikkerhed for den trafikale befordring i luften, og det skal der ikke ændres en tøddel ved. Kravet skal i virkeligheden strammes, og det kan man bedre gøre ved ikke at have en fast promille.

Med hensyn til de straffebestemmelser, der omtales i § 150, har vi ønsket, at man ved inddragning af certifikat gør perioden kortere, hvis et menneske midlertidigt skal suspenderes fra sit erhverv. Alle vore bestræbelser er gået ud på at medvirke til at skabe den størst mulige sikkerhed for trafikken i luften. Selvfølgelig sker der flere trafikulykker på landjorden, især flere ulykker på landevejene, men når de sker inden for luftfarten, er konsekvenserne som regel meget mere voldsomme. Derfor kan man ikke være streng nok i sine krav over for mennesker, der skal have ansvaret for befordringen af alle, der færdes på denne måde.

Vi vil fortsat medvirke til fremme af lovforslaget og tilsiger velvilje til den videre behandling.

**A. C. Normann:** Det er muligt, at en og anden, som har læst i betænkningen, at vi har afholdt ikke mindre end 13 møder, har undret sig over, efter den rolige førstebehandling, at udvalget er gået så grundigt til værks. Jeg tror nu, at i alt fald vi, som i sin tid havde at gøre med revisionen af den lov, som fastsatte reglerne for den jordgående færdsel, var klar over, at der også var problemer med hensyn til luftfartslovgivningen, selv om vi ved første behandling forholdt os afventende, imøde-seende at udvalgsarbejdet kom i gang.

Når et lovforslag indeholder så vidtgå-

ende bemyndigelser som dette, er det naturligt, at folketinget og de af dette valgte 17 udvalgsmedlemmer underkaster de enkelte paragraffers nødvendighed og rækkevidde en nøje prøvelse, og det har måske nok været særlig naturligt på dette felt, hvor det ikke altid har vist sig muligt at forene myndighedernes opfattelse af, hvad der er hensigtsmæssigt, med den opfattelse, der er rådende hos erhvervets folk eller hos trafikanterne. Det var erfaringerne herom, der fik luftfartens organisationer til at foreslå nedsættelse af et sagkyndigt nævn, der kunne høres. Jeg tror egentlig, at et sådant nævn ofte kunne være et nyttigt afspændingsinstrument. Jeg var ved færdselslovens behandling tilhænger af oprettelsen af et trafiknævn; der var ikke så få medlemmer, der var enige med mig, men der var dog ikke tilnærmelsesvis flertal derfor. Jeg er modstander af, at folketinget i almindelighed blander sig i administrationen, og det er der heller ikke tale om at det gør her; men der kunne være grund til at lade specielt sagkyndige, til hvilke der næres tillid fra begge sider, få adgang til at udtale sig på områder, hvor bemyndigelserne er så vidtgående, at de tillægger administrationen næsten en lovgivende myndighed. Her kan et rådgivende nævn være en ventil mellem den lovgivende og den udøvende magt, som det kan være forstandigt at anvende til undgåelse af gnidninger. Jeg tror dog, at den højtærede minister for offentlige arbejder har fundet en klog udvej på dette ømfindtlige område ved at erklære, således som det sker i bemærkningerne, at han vil foranledige forhandlinger optaget med Kongelig Dansk Aero-klub, Erhvervsflyvningens Sammenslutning og vel også med andre organisationer, der måtte komme i betragtning, om spørgsmål, som har særlig interesse for disse organisationer eller deres medlemmer. At udvalget har henstillet dette til ministeren, viser, at der efter udvalgets mening her er et behov for en fastere sædvane.

En del af ændringsforslagene betyder i øvrigt indskrænkninger i de foreslåede bemyndigelser; jeg finder dem fornuftige, de har gjort lovforslaget klarere og bedre, og ingen kan vist have noget imod dem.

Der er ikke i betænkningen taget stilling for eller imod den i § 50 foreslåede promille-

[A. C. Normann.]

regel, som det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen beskæftigede sig med. Jeg ved, at det har undret nogle, at det ikke er sket, da dette principielle spørgsmål jo optog sindene så stærkt, dengang færdselsloven var til behandling. Grunden er nok udelukkende den, at spørgsmålet var uafklaret, da betænkningen under indtryk af et stærkt ønske om at få fremmet afslutningen af arbejdet blev afgivet, og nogle medlemmer forbeholdt sig derfor, således som det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen har sagt, at stille ændringsforslag til § 50 mellem anden og tredje behandling. I øvrigt skal jeg ikke tage stilling til spørgsmålet nu — i hvert fald vil jeg ikke bidrage til nogen debat derom, medmindre jeg bliver tvunget dertil — fordi jeg anser det for uønskeligt at holde to principdebatter, nu og ved tredje behandling, om det samme spørgsmål.

Jeg vil gerne takke den højtærede minister og udvalget, fordi man har taget hensyn til ønsker, jeg har fremsat både ved første behandling og i udvalget, bl. a. om en klarere og mere specificeret fastlæggelse af strafferammerne og om, at en certifikatindehaver, der måtte blive affordret sit certifikat administrativt, ikke behøver at vente i 3 måneder, før han kan få det tilbage, men at spørgsmålet om, hvornår han kan generhverve det, afgøres af domstolene.

Med forbehold over for det ændringsforslag til § 50, der eventuelt bliver stillet imellem anden og tredje behandling, kan det radikale venstre anbefale lovforslaget, som det nu foreligger.

**Lynnerup Nielsen:** Også jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til de stillede ændringsforslag; det drejer sig om 9 i alt. Flere ordførere har omtalt § 50 og sagt, at promillespørgsmålet måske vil blive rejst mellem anden og tredje behandling; men da dette spørgsmål ikke er til debat nu, vil også jeg vente med at tage principielt standpunkt til det, indtil lovforslaget kommer til tredje behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke hele udvalget for det arbejde, der er udført. Det er mit indtryk, at man er gået meget grundigt til

værks, og det takker jeg for. Her er jo tale om en lovgivning, der gerne skulle holde en del år frem i tiden, og derfor er det værdifuldt, at de enkelte paragraffer er blevet grundigt gennemgået og affattet på den rigtige måde; arbejdet er da også resulteret i almindelig enighed.

Jeg kan over for det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen bekræfte, at der i fremtiden, hvis det er nødvendigt, vil blive optaget forhandlinger om forhold, der måtte berøre de organisationer, som har interesser på dette område. Jeg er imidlertid nødt til at sige, at det ikke er min opfattelse, at disse interesser hidtil er blevet tilsidesat af luftfartsdirektoratet; men luftfartsdirektoratet har vel i højere grad koncentreret sig om de store luftfartsselskabers opgaver; derfor er det muligt, at de private flyvere, som driver taxaflyvning, reklameflyvning og andre af den slags flyvninger, i nogen grad har følt sig sat i skyggen. Jeg vil imidlertid gerne give tilsagn om, at ministeriet skal prøve at få slettet dette indtryk, hvis det findes, således at også de private flyvere i fremtiden kan føle, at de bliver taget med på råd om de punkter, hvor de har særlige interesser.

Selv om både det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen og det ærede medlem hr. A. C. Normann har været inde på promillereglen, skal heller ikke jeg optage nogen diskussion om dette spørgsmål nu, da jeg forstår, at det mellem anden og tredje behandling på ny vil blive drøftet i udvalget, om der skal ske ændringer på dette område. Jeg skal nøjes med at sige til det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen, at det ikke er mit indtryk, at det altid er de store og svære, der kan tåle mest spiritus, men at det i højere grad er et træningsspørgsmål; det kommer an på, hvor meget spiritus man drikker til hverdag.

Jeg vil dog gerne fremhæve — og det kan jeg måske gøre endnu stærkere ved tredje behandling — at det, der ligger bag ministeriets forslag om indførelse af en promilleregulering, er ønsket om at skabe den størst mulige sikkerhed. Jeg forstod da også, at det er den samme interesse, de ærede medlemmer hr. Gottschalck-Hansen og hr. A. C. Normann vil varetage. Spørgsmålet er bare, hvordan man varetager den bedst. Sundhedsstyrelsen og retslægerådet, som står

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

bag lovforslagets bestemmelse om de 0,40 promille, mente egentlig, at det helt rigtige havde været, at der slet ikke måtte være nogen alkoholpromille i blodet, altså at man faktisk skulle være afholdsmand for at kunne være pilot. Så langt har man dog ikke villet strække sig, og man har derfor fundet frem til denne minimale promillesats, som de 0,40 vel, når alt kommer til alt, må siges atvære. Jeg kan kun støtte mig til de sagkyndige, og det er dem, der går ind for bestemmelsen, der som sagt tilsigter at skabe den størst mulige sikkerhed.

Jeg takker endnu en gang for udvalgsarbejdet og håber, at vi ved tredje behandling kan få halet loven igennem i nogenlunde enighed, selv om der måske ikke kan opnås fuld enighed om promillebestemmelsen.

Hermed sluttede forhandlingen.

§§ 1 og 2, ændringsforslag nr. 1, § 3, således ændret, §§ 4 og 5, ændringsforslag nr. 2, § 6, således ændret, ændringsforslag nr. 3, § 7, således ændret, §§ 8-38, ændringsforslag nr. 4, § 39, således ændret, §§ 40-56, ændringsforslag nr. 5, § 57, således ændret, §§ 58-77, ændringsforslag nr. 6, § 78, således ændret, §§ 79-132, ændringsforslag nr. 7, § 133, således ændret, §§ 134-148, ændringsforslag nr. 8, § 149, således ændret, ændringsforslag nr. 9, § 150, således ændret, og §§ 151-158

vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov for Færøerne om offentlig forsorg.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 5212, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1211).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de to følgende sager på dagsordenen, nemlig:

*Anden behandling af forslag til lov for Færøerne om børnebidrag til enlige forsørgere m. v.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 5212, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1211).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

*Anden behandling af forslag til lov for Færøerne om børneforsorg.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 5212, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1211).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov for Færøerne om offentlig forsorg.

§§ 1-38, ændringsforslaget, § 39, således ændret, og §§ 40-42 vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov for Færøerne om børnebidrag til enlige forsørgere m. v.