

sociale og økonomiske aspekter inddrages i undersøgelsen.

Fase 4: Afholdelse af en verdensomspændende konference med henblik på opnåelse af international accept af resultaterne af fase 1-3.

Efter at de to første faser er afsluttet, er der indkaldt til første møde i fase 3 i maj måned 1972. Arbejdet i denne fase forventes afsluttet i begyndelsen af 1973, således at den konference, som er forudsat i fase 4, muligvis kan afholdes i slutningen af 1973.

3. Kun 2 kendte overlydsprojekter synes at skulle blive realiseret inden for de nærmeste år, nemlig det britisk/franske Concordeprojekt og det sovjetrussiske Tu 144-projekt. Begge disse er så langt fremme, at prototypefly har fløjet, og med hensyn til Concorde vides det, at fabrikanterne regner med, at flyet certificeres til kommerciel anvendelse omkring midten af 1974.

I foråret 1971 traf USA's kongres beslutning om nægtelse af fortsat statsstøtte til USA's overlydsprojekt. Denne beslutning opfattedes dengang som projektets opgivelse.

4. I et medlemsforslag — A 306/t af 17. november 1970 — til Nordisk Råd pegedes der på det civile overlydsfly's forventede trussel mod miljøet. Denne trussel omfatter ifølge bemærkningerne til forslaget dels det omtalte overlydsknald, dels øget støjplage ved start og landing. Herudover nævnes en mulig yderligere miljörisiko i form af klimaændringer som følge af forurening af atmosfærens højere lag med udstødningsgas fra overlydsfly. Medlemsforslaget koncentrerer sig om lydknaldet og opfordrede regeringerne til uden at afvente resultatet af ICAO's ovenfor omtalte arbejde at udstede ubetinget forbud mod, at civile overlydsfly flyver over land på en sådan måde, at lydknaldene når jorden.

I overensstemmelse hermed vedtog Nordisk Råd den 17. februar 1971 den i bilaget gengivne resolution nr. 16/1971 om forbud mod overlydsfly i Norden.

5. Inden vedtagelsen af Nordisk Råds rekommandation nedsatte de skandinaviske luftfartsmyndigheder en arbejdsgruppe, der skulle undersøge, med hvilket indhold og under hvilken form et dispensabelt forbud mod overflyvning med overlydsfart ville kunne udfærdiges. I rapporten fra arbejdsgruppen, i hvis arbejde tillige en finsk repræsentant deltog som observatør, peges der på, at et forbud kan tænkes givet et *indhold* af varierende strengthed, f. eks. således:

a) Forbud mod overflyvning, der kan medføre sundhedsskadelige forhold, f. eks. regelmæssige

søvnforstyrrelser, eller skader på bygninger og anlæg på jorden.

b) Forbud mod overflyvning af landområder i sådan højde, at overlydsknaldet når ned til jorden.

c) Forbud mod enhver overflyvning med overlydsfart.

d) Forbud mod enhver overflyvning med overlydsfly.

Om de under a) og b) nævnte muligheder anføres det, at hvis den endelige vurdering ikke skal henlægges til vedkommende luftfartsselskab — en løsning, der ville være uheldig — måtte de suppleres med angivelse af visse kriterier for de enkelte overlydsflytyper, f. eks. om tilladelig minimumshøjde. Da en sådan angivelse ikke anses for mulig i dag og næppe heller i en meget nær fremtid, egner ingen af disse forslag sig derfor til hurtig gennemførelse.

Den under d) omtalte mulighed har den fordel, at den udelukker såvel overlydsknaldet som de øvrige, eventuelle skadegørende virkninger og ulemper hidrørende fra overlydsflyvning. Da i hvert fald overlydsknaldet og muligvis tillige de øvrige virkninger udelukkes ved flyvning med hastighed under lydets, er forslaget muligvis for vidtgående, idet et overlydsfly, der bevæger sig med hastighed under lydets næppe medfører andre miljømæssige gener end dem, der forvoldes af konventionelle jetfly.

Gruppen har herefter fundet, at den under c) nævnte mulighed er den bedst egnede til hurtig gennemførelse.

Arbejdsgruppen antager, at et sådant forbud ikke vil være i strid med rettigheder til overflyvning, som de skandinaviske lande har indrømmet tredjelande ved multilaterale eller bilaterale aftaler, idet det er et fundamentalt princip, at en stats love og forskrifter angående drift og navigation af luftfartøjer inden for dens territorium skal følges også af fremmede luftfartøjer.

Med hensyn til *formen* for gennemførelse af et forbud har gruppen gjort opmærksom på, at i hvert fald et forbud som nævnt under a) og b) og formentlig tillige det under c) nævnte vil kunne gennemføres administrativt med hjemmel i de bestående luftfartslove — for Danmarks vedkommende med hjemmel i luftfartslovens § 82. Det under d) nævnte absolutte forbud måtte derimod gennemføres ved lov. Gruppen nævner den større opmærksomhed, der omgiver lovgivningsarbejdet som et moment, der kan tale for, at man under alle omstændigheder vælger lovsformen.

6. De skandinaviske luftfartsdirektorater har i efteråret 1971 hver for sig over for de respektive trafikministerier anbefalet, at der i overensstemmelse med arbejdsgruppens indstilling søges gen-