

ationale skandinaviske interesser, at det bør søges opretholdt i en rationaliseret og effektiv form, og at det ville være en ulykke for alle parter, om samarbejdet ophørte. Komitéen mente, at en stærk og livskraftig skandinavisk luftfart må være af almen samfundsinteresse for de tre lande, og at det skandinaviske trafikbehov alene med en sådan virksomhed kan dækkes på en tilfredsstillende måde.

Komitéen har drøftet de foreliggende muligheder for opnåelse af en bedre økonomi og mener, at der kan opnås væsentlige udgiftsbesparelser gennem en radikal ændring af samarbejdsformen.

I januar 1950 nedsatte bestyrelserne for de tre selskaber et fælles udvalg, som skulle behandle de praktiske spørgsmål, som meldte sig i forbindelse med „den lille komité“s forslag. Udvalget bestod af 2 repræsentanter for DDL, 3 repræsentanter for DNL og 2 repræsentanter for ABA.

Udvalget, som er blevet kaldt forhandlingsdelegationen, har senere fremsat forslag til en ny samarbejdsaftale mellem de tre selskaber samt til økonomiske opgørelser af forskellige spørgsmål.

Endelig har trafik- og finansministrene i de tre lande nedsat et embedsmandsudvalg, der fik til opgave nærmere at redegøre for de spørgsmål, som i tilslutning til det udvidede samarbejde måtte behandles og afgøres af de tre landes statsmyndigheder. Udvalget har til ministrene afgivet en den 16. oktober 1950 undertegnet eenstemmig betænkning angående udvidelse af det skandinaviske luftfartssamarbejde inden for SAS. Betænkningen med bilag er omdelt til rigsdagens medlemmer.

Embedsmandsudvalget har i sin betænkning indledningsvis givet en redegørelse for et til udvalget afgivet forslag til konsortialaftale om det fremtidige samarbejde mellem DDL, DNL og ABA. Denne aftale må i lighed med, hvad der har været tilfældet med OSAS- og ESAS-aftalerne, godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

Embedsmandsudvalget har i øvrigt behandlet forskellige spørgsmål, herunder kapitalforholdene inden for selskaberne, spørgsmål om finansiel støtte til disse, skatte-spørgsmål og spørgsmål om indenrigstrafikkens drift.

De af udvalget behandlede koncessions-spørgsmål kan formentlig løses inden for rammerne af de beføjelser, som tilkommer ministeren for offentlige arbejder i henhold til luftfartsloven, ligesom valutaspørgsmål forudsættes løst ved overenskomst mellem de tre landes nationalbanker.

Stiftelsen af konsortiet SAS på det i konsortialoverenskomsten angivne grundlag vil betyde en sådan forenkling af administrationen og en sådan rationalisering af driften, at en betydelig nedsættelse af udgifterne kan opnås. Hertil kommer, at konsortiet udadtil i kraft af rationaliseringen og den større effektivitet vil have langt bedre betingelser end de enkelte selskaber for at kunne gøre sig gældende i den internationale lufttrafik under den stadig voksende konkurrence og for at opnå trafikrettigheder i udlandet og derved i størst muligt omfang tilfredsstille Danmarks behov for trafikforbindelser.

Embedsmandsudvalget har ud over disse forhold, der ved bedømmelse af sagen har afgørende vægt, henvist til, at internationalt luftfartssamarbejde af den art, hvorom selskaberne er blevet enige, forudsættes i Chicagokonventionen angående international, civil luftfart, at dette samarbejde udgør en praktisk gennemførelse på eet område af bestræbelserne for at forøge det fællesskab mellem de skandinaviske lande, som disses regeringer ved gentagne lejligheder har udtalt sig til fordel for, samt at samarbejdet ligeledes er i overensstemmelse med de principper, som ligger til grund for den europæiske økonomiske samarbejdsorganisation (OECE), hvortil de skandinaviske landes regeringer har givet deres tilslutning.

Da konsortiet er lagt an på at skulle drives efter rent forretningsmæssige principper, vil indenrigsfløvning, der ikke er rentabel, falde uden for dets område, men overenskomsten indeholder bestemmelser, der giver tilstrækkelig betryggelse for, at de indenrigsruter, som staten måtte ønske opretholdt, kan blive drevet på i det væsentlige samme vilkår som hidtil.

Konsortialoverenskomsten forudsætter, at de tre stater yder den fornødne økonomiske medvirken til gennemførelse af flyvevirksomheden, og denne skulle efter en overgangsperiode antagelig kunne drives uden statsstøtte, hvilket ikke kan forventes med et rent nationalt selskab.

Såfremt forudsætningen om økonomisk medvirken fra staternes side brister, vil følgen blive, at ikke blot planerne om konsortiets stiftelse må opgives, men også, at man må regne med, at den samdrift, der nu finder sted, ophører, og at man i Danmark derefter vil blive stillet over for alternativerne enten at opretholde fløvning alene ved et nationalt selskab eller helt at opgive at være med i den internationale fløvning. Det førstnævnte alternativ vil efter det foran anførte kræve væsentlig større øko-