

nomiske ofre fra statens side end de i lovforslaget omhandlede foranstaltninger og bør formentlig allerede af den grund ikke komme i betragtning. Det sidstnævnte alternativ kan der næppe være tale om allerede under hensyn til, at man i så fald ikke blot ville gå glip af den beskæftigelse, som flyvningen giver, men at man ville miste det betydelige overskud af fremmed valuta, som Danmarks deltagelse i denne trafik direkte og indirekte giver. Man måtte også gøre sig klart, at såfremt man efter at have opgivet deltagelse i international flyvning senere ville bestemme sig for genoptagelse af denne, ville det på grund af den stigende konkurrence være forbundet med de største vanskeligheder.

Embedsmandsudvalget har foreslået, at konsortiaaftalen godkendes af de tre landes regeringer, og under forudsætning af, at den endelig underskrives af selskaberne uden væsentlige ændringer i det foreliggende udkast, samt at lovgivningsmagten vedtager foranstående lovforslag, vil den blive godkendt af ministeren for offentlige arbejder.

Til de enkelte paragraffer bemærkes følgende:

Til § 1.

Når man foreslår, at den danske stat yder sin medvirken ved det skandinaviske luftfartssamarbejde, er det under den forudsætning, at de tre selskaber som påtænkt stifter et konsortium, der har til formål for fælles regning at drive trafikflyvning, samt at overenskomsten herom godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

Forhandlingsdelegationens forslag til konsortiaaftale mellem de tre selskaber (jfr. bilag I til embedsmandsudvalgets betænkning) har til formål at udvide det tidligere samarbejde mellem selskaberne. Aftalen går i hovedtrækkene ud på, at der dannes et konsortium, SAS, som for fælles regning og som en enhed skal drive trafikflyvning og i forbindelse dermed stående virksomhed. Det fastslås udtrykkeligt, at konsortiet skal drives efter sunde forretningsmæssige principper. Efter anmodning af vedkommende statsmyndighed skal parterne kunne fordre, at konsortiet på vilkår, som fastsættes efter nærmere overenskomst, påtager sig at drive indenrigstrafik, uanset om den er forretningsmæssig motiveret eller ej.

I forhold til trediemand er parterne solidarisk ansvarlige, og de er indbyrdes ansvarlige i forhold til deres andel i konsortiet, nemlig 2/7 for DDL, 2/7 for DNL og 3/7 for ABA. I overensstemmelse med dette interesseforhold ejer parterne ifællesskab kon-

sortiets aktiver samt deltager i overskud eller tab.

Konsortiet skal søge at opnå, at dets virksomhed inden for rammen af en forretningsmæssig drift fordeles på rimelig måde mellem de tre lande.

Konsortiet skal overtage samtlige OSAS' og ESAS' rettigheder og forpligtelser, aktiver og passiver, og parterne skal til konsortiet overlade alle egne aktiver med undtagelse af bl. a. fast ejendom i de tre lande, som dog i nødvendig udstrækning skal udlejes til konsortiet. Der skal indgås særskilte overenskomster om, hvilke af parternes forpligtelser der skal overtages af det nye SAS, samt om værdiansættelsen af parternes flyvemaskiner, reservedele og lignende. Mellem parterne skal der foretages en afregning med nødvendige kontantbetalinger således, at parternes indskud i konsortiet kommer til at ske i forholdet 2 : 2 : 3.

Konsortiets forretninger skal varetages af en bestyrelse, et forretningsudvalg og af en eller flere direktører, hvoraf en skal være administrerende direktør. Bestyrelsen består af bestyrelsesmedlemmerne i DDL, DNL og ABA, dog således, at højst 6 repræsentanter fra hvert selskabs bestyrelse har ret til at afgive stemme i konsortiets bestyrelse. I bestyrelsesmøder stemmer medlemmerne personligt, og beslutning træffes ved simpel stemmeflerhed, hvis ikke andet er bestemt i aftalen. Ved stemmelighed er formandens stemme afgørende.

Ved ansættelse af konsortiets personale skal bestyrelsen og den administrerende direktør søge at opnå en så rationel og effektiv organisation som muligt; herunder skal der under ellers lige vilkår søges opnået en rimelig fordeling mellem danskere, nordmænd og svenskere. Samme princip skal følges ved uddannelsen og ansættelsen af flyvemaskinpersonale, repræsentanter i udlandet, samt tekniske specialister og ingeniører.

Udkastet til konsortiaaftale indeholder endvidere bestemmelser om en eller to parters udtræden af konsortiet. De tilbageværende parter skal i så tilfælde kunne fortsætte samarbejdet under betegnelsen SAS. Endvidere indeholder aftalen bestemmelser om konsortiets opløsning.

Endelig er der i aftaleudkastet medtaget bestemmelser om voldgiftsbehandling af tvistigheder om aftalens fortolkning og anvendelse m. v. Aftalen træder i kraft den 1. oktober 1950 og skal gælde i 25 år.

Til § 2.

Selskabernes forhandlingsdelegation har