

## Bemærkninger til forslaget

For at sikre den militære flyvning mellem Nordamerika og Europa over det nordlige Atlanterhav udlagde de allierede magter under den anden verdenskrig et antal skibe med faste positioner i Nordatlanten.

Efter krigen afholdtes der i London i september 1946 en international konference om denne sikringstjenestes opretholdelse. Sikringstjenesten blev anbefalet som uundværlig af de lande, der drev ruteflyvning på Nordatlanten, herunder også Danmark, der dog ikke mente at kunne bidrage til driften af disse vejrskibsstationer som følge af de meget store udgifter som etableringen og driften af vejrstationer i Grønland og LORAN-stationen på Færøerne havde medført. Konferencen anerkendte dette synspunkt, hvorfor Danmark ikke blev deltager i den på konferencen vedtagne aftale angående vejrskibene, der udløb den 30. juni 1949.

Til fornyelse af denne overenskomst indkaldte rådet for den Internationale Civile Luftfartsorganisation (ICAO) til en ny konference, der afholdtes i London i tiden fra den 20. april 1949 til den 12. maj s. å. med repræsentanter fra de lande, der var tilsluttet den oprindelige overenskomst, samt repræsentanter fra Danmark og Portugal.

Konferencen ved hvilken Danmark var repræsenteret ved en delegation behandlede først og fremmest spørgsmålet om revision af det tidligere fastsatte antal vejrskibsstationer og efter indgående drøftelser blev det vedtaget at reducere antallet af stationer fra 13 til 10.

Ansættelsen af de i vejrskibsoverenskomsten deltagende staters bidrag til dækning af driftsudgifterne er foretaget på basis af de kontraherende staters andel i den regelmæssige, offentlige lufttrafik over Nordatlanten.

Da det på en samtidig stedfindende konference vedrørende finansieringen af de danske tjenester i Grønland og på Færøerne blev vedtaget, at Danmark fra de nordatlantiske stater skulle modtage en refusion på 90 pct. af udgifterne til de af konferencen akcepterede tjenester i Grønland og 95 pct. refusion af udgifterne til LORAN-stationen

på Færøerne, var det ikke fortsat muligt for Danmark at opnå fritagelse for deltagelse i udgifterne til driften af vejrskibene, og lederen af delegationen bemyndiges herefter til på Danmarks vegne at underskrive overenskomsten.

Danmark skal efter overenskomsten ikke levere eller drive noget vejrskib, men skal ifl. artikel III udrede et årligt beløb i danske kroner svarende til 460 000 norske kroner som bidrag til finansieringen af skibene på den station, der i henhold til overenskomstens artikel I drives af den norske regering. Dette beløb må anses for rimeligt i forhold til de Norge og Sverige påhvilende bidrag, idet det udgør 27 pct. af et for de tre nævnte skandinaviske lande tilsammen budgetteret udgiftsbeløb på 1,7 mill. norske kroner, medens den danske andel i Scandinavian Airlines System udgør 2/7 eller 28,5 pct.

Artikel I—V og VII indeholder bestemmelser for de deltagende stater om fordelingen og organiseringen af driften af vejrskibsstationerne samt om fordelingen af driftsudgifterne.

Artikel VI bestemmer, at rådet for den Internationale Civile Luftfartsorganisation (ICAO) skal koordinere driftsprogrammet for vejrskibsstationerne og samarbejde med den Internationale Meteorologiske Organisation.

Ifølge artikel VIII er det ikke tilladt at kræve vederlag for ydede tjenester.

Artikel IX fastsætter regler om aflægelse af rapporter vedrørende driften af stationerne.

Artikel X indeholder bestemmelser om overdragelse af pligter i henhold til overenskomsten.

Artikel XI indeholder forskellige bestemmelser om fordelingen af uforudsete udgifter.

Artikel XII indeholder en bestemmelse om, at rådet, såfremt en af de deltagende stater uberettiget indstiller driften af et skib, skal forhandle med de andre deltagende stater om, hvilke foranstaltninger der i denne anledning vil være at træffe, og hvis dette ikke lykkes sammenkalde en konference af interesserede stater.