

Forøgelsen af Danmarks bidrag skyldes hovedsagelig, at Scandinavien Airlines System's andel i Nordatlanttrafikken er steget fra 1,7 % til 2,44 %, en stigning på ca. 43 %, samt de siden 1949 skete stigninger i driftsomkostningerne for vejrskibene. Danmarks bidrag må anses for rimeligt, bl. a. når henses til, at Norges og Sveriges bidrag er anslået til henholdsvis £ 51.232 og £ 73.766. Det bemærkes i denne forbindelse, at Island og Spanien ikke har kunnet akceptere de bidrag, konferencen har pålagt dem, men rådet viderefører forhandlingerne herom med begge lande, og Danmarks bidrag vil ifølge overenskomstens artikel III, stk. 3, blive reduceret med 5,21 % af de beløb, Island og Spanien eventuelt vil bidrage med.

Bortset fra antallet af vejrskibsstationer, der som foran nævnt er blevet nedsat fra 10 til 9, samt ansættelsen af de enkelte staters bidrag, er nærværende overenskomst ikke væsentligt ændret i forhold til overenskomsten af 1949.

Artikel I—VI og artikel VIII indeholder bestemmelser for de deltagende stater om fordelingen og organiseringen af driften af vejrskibsstationerne samt om fordelingen af driftsudgifterne. Artikel IV, stk. 1 (c), indeholder i modsætning til tidligere hjemmel til at foretage en revideret beregning af staternes betalingsforpligtelser og af retten til at modtage kontantbidrag i henhold til artikel III.

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

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

Artikel X fastsætter regler om aflæggelse af rapporter vedrørende driften af stationerne.

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

Artikel XII indeholder bestemmelser om fordelingen af de ekstraordinære udgifter, ICAO måtte have i forbindelse med overenskomsten.

Artikel XIII indholder en bestemmelse om, hvordan rådet skal forholde sig, såfremt en af de delta-

gende stater uberettiget undlader at opfylde sine forpligtelser ifølge overenskomsten.

Artikel XIV bestemmer, at rådet når som helst kan sammenkalde en konference, såfremt anmodning herom fremsættes, og rådet skønner, at en sådan konference er nødvendig.

Ifølge artikel XV skal enhver tvist opstået i forbindelse med overenskomsten på begæring af en kontraherende regering henvises til rådet til udtalelse.

Overenskomsten har ifølge artikel XVI, 1. stk., stået åben for undertegnelse indtil den 30. april 1954. Følgende stater havde undertegnet overenskomsten ved fristens udløb: Belgien, Canada, Danmark, Frankrig, Holland, Irland, Israel, Italien, Norge, Schweiz, Storbritannien og Nordirlands Forenede Kongerige, Sverige og Amerikas Forenede Stater.

Ifølge artikel XVI, 2. stk., skal overenskomsten ratificeres af de underskrivende regeringer, og ratifikationsdokumenterne skal snarest muligt deponeres hos ICAO's generalsekretær.

Artikel XVII indeholder regler for, hvordan stater, der ikke har underskrevet overenskomsten, kan tiltræde denne.

Artikel XVIII indeholder reglerne om overenskomstens ikrafttræden.

Artikel XIX bestemmer, at overenskomsten udløber den 30. juni 1956. Overenskomsten forlænges dog automatisk for eet år ad gangen, såfremt opsigelse ikke finder sted i overensstemmelse med reglerne i artiklens stk. 2.

Artikel XX indeholder regler om den enkelte stats adgang til at udtræde af overenskomsten.

Overenskomsten er udfærdiget på engelsk, fransk og spansk.

Det bemærkes, at Danmarks tiltrædelse af vejrskibsoverenskomsten af 1949 var gjort betinget af, at den i Montreal den 9. september 1949 afsluttede overenskomst mellem den danske regering og rådet for ICAO vedrørende visse luftfartshjælpemidler i Grønland og på Færøerne forblev i kraft, så længe vejrskibsoverenskomsten var i kraft. Man har efter samråd med statsministeriet og udenrigsministeriet ikke skønnet det hensigtsmæssigt på ny at tage et sådant forbehold.