

F. t. l. om luftfart.

gang om året, hvor hver medlemsstat havde 1 stemme, og et råd, bestående af 21 medlemsstats repræsentanter, valgt af delegeretforsamlingen.

Tillæg 2 indeholdt den endelige luftfartskonvention om international civil luftfart, „Chicagokonventionen“, som i 1947 afløste den midlertidige konvention.

Chicagokonventionen er åben for tiltrædelse af medlemmer af FN og stater associerede med disse samt for stater, der forblev neutrale under den anden verdenskrig. Danmark blev i denne forbindelse betragtet som medlem af FN.

Andre stater kan optages med fire femtedeles majoritet i delegeretforsamlingen på de af denne nærmere fastsatte vilkår, forudsat at FN og desuden hver enkelt stat, der under krigen blev besat eller angrebet af den stat, som søger optagelse, godkender denne.

Tredive dage efter, at konventionen blev underskrevet af i alt 26 stater, deriblandt Danmark, trådte den i kraft mellem disse indbyrdes, og for hver følgende stat 30 dage efter dennes ratifikation.

Danmarks ratifikation fandt sted den 1. marts 1947.

Konventionen, der findes optrykt som bilag 1, er delt i 4 afsnit:

- I. Almindelige bestemmelser om luftfart.
- II. Regler for den internationale civile luftfartsorganisation (ICAO).
- III. Bestemmelser om international luftbefordring.
- IV. Slutbestemmelser.

Under afsnit I fastslås ligesom i den midlertidige overenskomst, at hver stat har fuldstændig og udelukkende suveræniteten over luftrummet over sit territorium, og at konventionen alene angår civile luftfartøjer. Statsejede luftfartøjer, der udfører flyvninger af erhvervsmæssig art, sidestilles ved fortolkning af konventionen med civile fartøjer.

Reglerne i afsnit II om den internationale luftfartsorganisation fastslår, at den permanente organisation skal bestå af en delegeretforsamling, hvor hvert land har 1 stemme, og af et råd på 21 medlemmer. Hovedsædet er blevet Montreal i Canada.

Rådet skal angive opgaverne for en lufttransportkomité, en luftnavigationskommission og sådanne andre organer, som skønnes ønskelige for at virkeliggøre konventionens formål. Rådet har kun egentlig myndighed i anliggender af teknisk og lignende art, medens det i økonomiske og politiske spørgsmål alene har rådgivende funktioner.

I konventionens afsnit III omhandles befordring på internationale luftruter.

I afsnit IV bestemmes bl. a., at medlemsstaterne straks efter konventionens ikrafttræden skal opsiges Pariserkonventionen af 13. oktober 1919 samt søge alle forpligtelser, som et land eller et deri hjemmehørende selskab måtte være indgået på (også over for ikke-medlemmer), bragt til ophør, hvis de er i strid med konventionen. Dette er sket for Danmarks vedkommende.

Tillæg 3. „Overenskomsten om transitrettigheder for internationale luftruter“, hvorved der gives de kontraherende staters luftfartsselskaber ret til overflyvning af og teknisk mellemlanding på de andre kontraherende staters territorier. Denne overenskomst er tiltrådt af Danmark sammen med 45 andre stater.

Tillæg 4. „Den internationale lufttransportoverenskomst“, hvorved der hjemles de kontraherende staters luftfartsselskaber ret til på internationale ruter at optage og afsætte passagerer, post og gods på de kontraherende staters områder. Denne overenskomst er kun tiltrådt af 11 stater, for Europas vedkommende Holland, Sverige og Tyrkiet.

Tillæg 5. Indeholder de foran nævnte tekniske annekser.

Ikke alene Chicagokonventionens tiltrædelse, men også den stærke udvikling inden for luftfarten, særlig efter den anden verdenskrig, har gjort en revision af luftfartsloven nødvendig. Inden krigen var rute-flyvning — i hvert fald i Europa — af et ret begrænset omfang. Dansk luftfart trafikerede således kun få europæiske lande med relativt små luftfartøjer. Efter krigen er Danmark, Norge og Sverige gået ind i et luftfartssamarbejde, og der beflyves nu et rutenet, der omfatter et meget stort antal stater inden for 4 verdensdele. Denne udvikling har medført, at den nugældende luftfartslov, hvis regler, som foran anført, for størstedelens vedkommende stammer helt tilbage fra 1923-loven, ikke mere er tidssvarende, men har måttet gøres til genstand for en indgående revision.

Det foreliggende forslag er, ligesom forslaget til den nugældende lov, blevet udarbejdet på grundlag af fællesnordiske forhandlinger. Disse forhandlinger begyndte i København i 1947, hvor den såkaldte nordiske luftretskomité behandlede:

- 1) Udkast til en konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer. (Der er senere på en konference i Genève den 19. juni 1948 vedtaget en konvention herom).
- 2) Udkast til en konvention om luftfartøjschefens stilling. Udkastet er ikke vedtaget af ICAO.