

ske selskaber, der vil drive ikke-regelmæssig flyvning på Danmark, kun kan gøre dette efter forudgående tilladelse. Hvorledes forholdet vil blive i så henseende, vil afhænge meget af andre landes stilling til dette spørgsmål. Der skal i denne forbindelse gøres opmærksom på Chicagokonventionens art. 5, der i stk. 1 bestemmer, at hver af de kontraherende stater indgår på, at alle i de øvrige kontraherende stater hjemmehørende luftfartøjer, som ikke anvendes i international ruteflyvning, skal have ret til indflyvning på, overflyvning af og teknisk mellemlanding på dens territorium, uden at det er nødvendigt forud at erholde tilladelse, hvorhos det i stk. 2 udtales, at de pågældende luftfartøjer, hvor de uden for planmæssig international lufttrafik anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer, ladning eller post, skal have ret til at optage eller afsætte passagerer, ladning eller post, dog med det forbehold, at en hvilken som helst stat, hvor sådan ind- eller udladning finder sted, har ret til at fastsætte forskrifter, betingelser eller indskrænkninger, som den måtte anse for ønskelige. Hensigten med denne bestemmelse var at liberalisere den ikke-regelmæssige lufttrafik så meget som muligt, og ICAO's råd har da også senere udtalt, at uanset at staternes ovennævnte ret til at fastsætte forskrifter m. v. formelt er ubegrænset, er det dog underforstået, at staterne ikke udøver denne ret på en sådan måde, at de i artiklen hjemlede rettigheder bliver illusoriske.

Medens der lige efter den anden verdenskrig var en udstrakt tilbøjelighed til at gøre luftfarten landene imellem så fri som muligt, er denne tendens i løbet af årene blevet ændret således, at de forskellige lande for at beskytte deres nationale luftfartsselskaber lægger betydelige hindringer i vejen for fremmede ruteselskaber ved at begrænse disses ret til at beflyve vedkommende land med adgang til at optage og afsætte passagerer, post og gods. Sådanne indskrænkninger gøres nu også i stigende omfang i den ikke-regelmæssige lufttrafik, dels for at beskytte rutetraffikken, dels for at beskytte nationale charterselskaber mod fremmede charterforetagender.

Den internationale, ikke-regelmæssige lufttrafik er i løbet af de senere år vokset meget stærkt, og det må antages, at denne udvikling i de nærmeste år vil fortsætte i stigende grad. Da det må anses for ønskeligt, at der, bl. a. af hensyn til sikkerheden, skabes hjemmel til at udøve en teknisk og operativ kontrol med den ikke-regelmæssige lufttrafik, uanset om den drives af danske eller af udenlandske selskaber, og da det i praksis ofte viser sig vanskeligt at afgøre, om en virksomhed driver egentlig ikke-

regelmæssig flyvning, eller der er tale om camoufleret ruteflyvning, er der et behov for at kunne regulere, begrænse eller eventuelt forbyde sådan virksomhed.

For Danmarks vedkommende vil man bestræbe sig for at opretholde friheden på dette område, men har dog foreslået bestemmelsen formuleret så smidigt, at den i givet fald kan dække alle situationer.

Efter § 75, stk. 3, kan ministeren for offentlige arbejder bestemme, at skoleflyvning, opvisningsflyvning, konkurrenceflyvning og anden luftfartsvirksomhed af særlig art kræver forudgående tilladelse, selv om virksomheden ikke drives i erhvervsøjemed. Som eksempel på anden luftfartsvirksomhed af særlig art kan nævnes, at store virksomheder i fremtiden vil transportere deres personale til feriesteder ad luftvejen. Tilladelsen kræves ikke ud fra konkurrencemæssige eller andre økonomiske hensyn, men for at sikre, at sådanne flyvninger foretages på fuldt forsvarlig måde.

Ligesom statsinstitutioner bør have forudgående tilladelse af ministeren for offentlige arbejder til at indrette og drive flyvepladser, hvorom der henvises til bemærkningerne til §§ 55 og 56 bør de ud fra tilsvarende betragtninger have tilladelse til udøvelse af luftfartsvirksomhed i henhold til kap. 7.

Under udarbejdelsen af § 75 har det været overvejet, om der skal tilladelse for et dansk luftfartsforetagende til med dansk indregistrerede luftfartøjer at drive virksomhed udelukkende i udlandet, f. eks. i form af en rute mellem Sydamerika og Afrika. Til støtte for en sådan bestemmelse kan anføres, at det, som tidligere fremhævet, er registreringslandet, der har det tekniske ansvar for sine luftfartøjer. Endvidere kan det være ønskeligt over for vedkommende selskab at kunne stille krav om, at udgifter, som påføres staten ved luftfartsvirksomhed i udlandet til f. eks. vejrskibe, radiostationer o. lign., refunderes af selskabet.

Resultatet af overvejelserne er imidlertid blevet, at der ikke bør optages en sådan regel, idet den næppe vil få synderlig praktisk betydning, og det er naturligt, at den umiddelbare tilladelse til at drive luftfartsvirksomhed alene gives af de lande, hvori virksomheden drives. Stilles der krav også om dansk tilladelse i disse tilfælde, gøres der formentlig et indgreb i de pågældende landes indre forhold samt en ikke tilstrækkeligt motiveret indskrænkning i næringsfriheden. Det er i øvrigt heller ikke givet, at en dansk virksomhed vil anvende dansk indregistrerede luftfartøjer i alle tilfælde; men selv om der anvendes danske luftfartøjer, og de danske luftfartsmyndigheder derfor har det tekniske ansvar for fartøjerne, har disse myndigheder gennem bestemmel-