

Man er altså på forhånd forpligtet til at tolerere den her omhandlede flyvning, selv om der er tale om rutefart, hvortil der altid kræves tilladelse efter § 75. I praksis — og det gælder i de fleste lande — forstås dette således, at der ved aftalens tiltrædelse er givet de forskellige kontraherende stater den principielle tilladelse til at foretage de omhandlede flyvninger, men at der desuden, når flyvningerne skal påbegyndes, skal gives en supplerende tilladelse, hvori der bl. a. tages hensyn til det sikkerhedsmæssige og i øvrigt fastsættes de betingelser, som transitoverenskomsten giver hjemmel til.

De bilaterale luftfartsaftaler, d. v. s. de gensidige aftaler mellem 2 stater og udøvelse af luftfart mellem de pågældende lande, var kendt allerede efter den første verdenskrig. Efter den sidste verdenskrig er disse aftalers tal imidlertid vokset overordentlig meget, hvilket hænger sammen med den voldsomme stigning i den intereuropæiske og den interkontinentale lufttrafik, der har fundet sted siden krigen. Danmark har således pr. 1. januar 1959 indgået egentlige bilaterale luftfartsaftaler med 34 lande.

Aftalerne giver de af de kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber tilladelse til flyvning på de i aftalerne angivne ruter. Med hensyn til den nærmere udformning af trafikrettighederne kan nævnes, at der som regel gives ethvert af de af de kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber ret til på den anden kontraherende parts territorium at afsætte passagerer, post og gods i trafik fra selskabets hjemland til aftalelandet (luftens 3. frihed), at optage passagerer, post og gods i trafik fra aftalelandet til selskabets hjemland (luftens 4. frihed) samt at optage og afsætte passagerer, post og gods i trafik mellem aftalelandet og 3. land (luftens 5. frihed).

I aftalerne findes undertiden indsat kapacitetsregulerende bestemmelser, og de forskellige staters luftfartspolitiske indstilling har medført, at luftfartsaftalerne i henseende til omfanget af trafikrettigheder og disses anvendelsesmuligheder frembyder et noget broget billede. Fra skandinavisk side har man til stadighed tilstræbt en så liberal udformning af aftalerne, som den herskende luftfartspolitiske indstilling hos de enkelte lande har gjort det muligt.

Aftalerne indeholder endvidere bestemmelser om betaling af told og andre afgifter ved indførsel af benzin, olie, reservedele m. v. på den anden stats territorium, bestemmelser om overholdelse af aftalelandets love og forskrifter, takstbestemmelser, opsigelsesbestemmelser, voldgiftsbestemmelser m. v.

På samme måde som ved transitoverenskomsten medfører en bilateral aftale, at der principielt er givet det luftfartsselskab, der måtte blive udpeget af vedkommende fremmede stat, tilladelse til flyvning på de i aftalen omtalte ruter, men samtidig skal der i hvert enkelt tilfælde gives supplerende tilladelse, indeholdende de fornødne betingelser for flyvningernes iværksættelse.

Til § 81.

Bestemmelsen omfatter al overladelse til brug for egen regning, hvad enten det er mod vederlag eller ikke, og uanset om brugsoverladelsen finder sted her i landet eller i udlandet.

Begrundelsen for § 81 er først og fremmest af sikkerhedsmæssig art, idet man må kunne sikre eventuelle brugere og lejtagere, at de pågældende luftfartøjer m. v. ved overleveringen er i forsvarlig stand. Når den tager sigte på al overladelse til brug, skyldes det, at trangen til kontrol fra det offentliges side er til stede ved en hvilken som helst brugsoverladelse for egen regning, selvom den fremtræder under andre former end de for tiden benyttede.

Indholdet af de bestemmelser, der måtte blive fastsat, vil afhænge af brugsoverladelsens karakter.

For så vidt angår udleje til benyttelse i udlandet, bemærkes, at de danske luftfartsmyndigheder på grund af den internationale regel om, at registreringslandet har det tekniske ansvar for luftdygtigheden, har interesse i at kunne kontrollere sådan udleje for eventuelt at kunne delegerere sin tilsynsmyndighed til vedkommende fremmede lands myndigheder efter nærmere aftale med disse, hvilket normalt vil være mest praktisk for lejeforholdet.

Ved praktiseringen af bestemmelsen skal administrationen imidlertid også tage økonomiske hensyn, idet der kan være anledning til at gribe regulerende ind ved udlejningsvirksomhed, som kan medføre en urimelig konkurrence over for den i forvejen bestående koncessionerede luftfartsvirksomhed. Endvidere bør der ud fra vigtige politiske og økonomiske hensyn være mulighed for myndighederne for at gribe ind over for udleje af luftfartøjer til fremmed — eventuelt krigsførende — magt.

Bestemmelsen gælder såvel selve fartøjerne som deres tilbehør og reservedele. I denne relation vil genstande, der sædvanlig betegnes som udstyr, være at henregne under tilbehør.

De bestemmelser, som ministeren bemyndiges til at udfærdige på dette område, kan enten være af generel karakter eller tage sigte på det enkelte tilfælde.