

dansk (herunder færøsk og grønlandsk) territorium, og da luftfartsloven kun gælder for luftfart indenfor dansk område (§ 1) samt for luftfart med dansk luftfartøj udenfor dansk område (§ 4), savnes der hjemmel til at opkræve afgifter hos udenlandske luftfartsselskaber og luftfartøjs ejere for flyvninger, der ikke berører dansk område. Det er derfor nødvendigt at ændre luftfartslovens § 71, således at afgifter for sikringstjenester ikke kun opkræves i tilfælde, hvor territoriet, hvorover der flyves, eller luftfartøjet, hvormed der flyves, er dansk, men således, at det afgørende for afgiftsopkrævningen bliver, om ydelsen er til rådighed under en aktuel flyvning, f.eks. for et udenlandsk luftfartøj ude over Atlanterhavet. Da nævnte forhold er specifikt for sikringstjenesteydelserne, foreslås bestemmelsen optaget i et særskilt stykke samtidig med, at det tydeliggøres, at afgiften dækker både anlæg og drift.

Den foreslåede opkrævning af afgifter af luftfartøjer, der ikke kommer i berøring med dansk område, og som ikke i andre henseender kan underkastes danske retsregler, har givet anledning til overvejelse af, om det påtænkte afgiftssystem vil medføre nogen krænkelse af anerkendte folkeretlige regler, jfr. at der ifølge Geneve-konventionen af 1958 om det åbne hav består en frihed for alle stater til at overflyve det åbne hav.

Denne regel er naturligvis ikke til hinder for, at stater kan indgå indbyrdes aftaler om, hvilke regler der skal gælde for deres luftfartøjer ved overflyvning af det åbne hav, og indførelsen af afgiftssystemet ses derfor ikke at rumme problemer i henseende til de stater, som er deltagere i fællesfinansieringsoverenskomsten, der som ovenfor nævnt indeholder en positiv hjemmel for indførelse af et sådant system.

Næsten alle stater, der overhovedet udfører international luftfart, vil have tiltrådt Chicago-konventionen af 1944 om international civil luftfart og dermed være medlemmer af ICAO. I Chicago-konventionens artikel 15 er det forudsat, at staterne kan opkræve afgifter for benyttelse af lufthavne og luftfartshjælpemidler, men bestemmelsen foreskriver kun, at afgifterne ikke må fastsættes diskriminerende overfor udenlandske luftfartøjer. Konventionen udtaler intet om, at dens anvendelsesområde er begrænset til medlemsstaternes territorier, og i en enkelt bestemmelse, artikel 12, er det udtrykkeligt udtalt, at de i henhold til konventionen fastsatte regler for luftfartøjers flyvning og navigering også skal være gældende over det åbne hav.

Det er umiddelbart indlysende, at det for luftfartens sikkerhed ikke ville være tilstrækkeligt, hvis de af staterne oprettede sikringstjenester kun udstræk-

tes over staternes land- og søterritorier. Interkontinental luftfart vil i så fald være en umulighed. Indenfor ICAO er der derfor vedtaget regionalplaner for områder med trafik af et vist omfang, hvorved der er foretaget en fuldstændig opdeling af det åbne hav i områder (flyveinformationsregioner), som de enkelte kyststater har ansvaret for. Nordatlanten er således opdelt mellem Canada, USA, Danmark, Island, Norge og Storbritannien, der altså er forpligtet til at opretholde sikringstjenester i hver sit kontrolområde - for Danmarks vedkommende det såkaldte Søndre Strømfjord flyveinformationsområde, der dækker hele Grønland med undtagelse af sydspidsen, der hører under det canadiske område.

De planer, der lægges for enhver interkontinental flyvning, udarbejdes på grundlag af de statslige flyvevejrtjenesters forudsigelser, der igen er baseret på vejrobservationer foretaget på en lang række stationer rundt om i verden. Luftfartøjernes navigation undervejs foregår bl.a. ved hjælp af de af staternes flyveradiotjenester etablerede radionavigationshjælpemidler, og flyveplaner indgives til flyvekontrolltjenesten på startstedet, hvorfra de videregives til de tilsvarende tjenester i de områder, der passerer, således at hvert fly på grundlag af oplysningerne i flyveplanen, flyets positionsrapporter, afgivet under flyvningen, samt i visse områder ved hjælp af radar kan følges på hele strækningen.

Sikringstjenesterne må således betragtes som en helhed, og det ville være åbenbart urimeligt, hvis betalingen for benyttelsen skulle være afhængig af, om luftfartøjet tilfældigvis passerer lige hen over de territorier, hvor radiofyrr, radaranlæg og vejrobservationsposter er placeret.

I mangel af udtrykkelig bestemmelse i Chicago-konventionen om afgiftsopkrævning må man efter hele formålet med sikringstjenesterne og den på international basis foretagne koordination mellem disse være af den opfattelse, at afgiftsopkrævning af ethvert fly, der gennemflyver et område, hvor sådanne tjenester er tilvejebragt, må være fuldt forenelig med konventionen og må kunne gennemtvinges over for alle fly fra lande, der er medlemmer af ICAO.

De udgifter, der fra dansk side skal opkræves af luftfarten, vil hvert år blive fastsat af ICAO's råd pr. 1. oktober og gælde for det følgende kalenderår på grundlag af de faktiske udgifter i sidste kalenderår og de i dette år foretagne overflyvninger af området. Afgiften vil udgøre et fast beløb for hver flyvning over Nordatlanten nord for den 40. breddegrad, uanset luftfartøjets størrelse. Selve opkrævningen vil i øvrigt blive foretaget af de britiske luftfartsmyndigheder, der som følge af de tidligere