

F. t. l. vedr. det skandinaviske luftfartssamarbejde.

blevet udviklet meget kraftigt. Omsætningen er således steget fra ca. 180 mill. sv.kr. i 1950-51 til om trent 3.100 mill. sv.kr. i det senest forløbne virksomhedsår 1972-73, og status balancerer med ca. 3.000 mill. sv.kr., af hvilket beløb aktiverne luftfartøjer og reservemateriel til disse udgør lidt mere end halvdelen. Den civile luftfarts og SAS's udvikling og ekspansion gør det nødvendigt at planlægge og træffe dispositioner af en så langfristet karakter, at de ikke sjældent strækker sig ud over den tilbageværende gyldighedstid for konsortialoverenskomsten. Dette gælder i særdeleshed anskaffelse af luftfartøjer med reservedele, opførelse af hangarer og værkstedsbygninger med tekniske hjælpemidler og af andre bygninger m.v. samt indgåelse af meget omfattende låne- og kreditarrangementer. Det nævnes, at SAS' investeringer i luftfartøjsmateriel samt bygninger og hjælpemateriel m.m. i den nærmeste 10 års periode er beregnet til at ville beløbe sig til en størrelsesorden af 5-6 milliarder svenske kroner, heraf i luftfartøjsmateriel 4-5 milliarder. Det er herved forudsat, at en helt uforudset udvikling ikke nødvendigvis gør en radikal ændring af beregningerne.

Det er på denne baggrund, at de tre moderselskaber har fundet det nødvendigt allerede nu at søge det retlige grundlag for SAS-samarbejdet forlænget.

Mellem de 3 skandinaviske trafikministre er der enighed om, at det nære skandinaviske luftfartssamarbejde omkring SAS, der har udviklet sig til gavn for de 3 lande, bør kunne fortsættes efter 1985, og at det legale grundlag herfor af de af DDL anførte årsager bør tilvejebringes nu. I Sverige foreligger den nødvendige parlamentariske beslutning allerede, og i Norge forventes spørgsmålet forelagt for Stortinget tidligt på efteråret 1974.

#### Til § 1.

De foranstaltninger, der er tale om, omfatter, som tidligere nævnt følgende:

- 1) godkendelse af den forlængelse af konsortialaftalen, som de tre moderselskaber er enige om,
- 2) forlængelse af DDL's koncession, jfr. bekendtgørelse nr. 481 af 13. december 1951 som ændret ved bekendtgørelse nr. 322 af 26. november 1959, på principielt uændrede vilkår,

3) forlængelse af aftalen mellem regeringerne i Danmark, Norge og Sverige om samarbejde på luftfartens område, jfr. for Danmarks vedkommende bekendtgørelse nr. 25 af 11. juni 1952 som ændret ved bekendtgørelse nr. 47 af 28. september 1959.

Konsortialaftalens indhold er bortset fra den forlængede gyldighedsperiode uændret, og der forudses heller ikke ændringer af materiel art i regeringsaftalen. Også koncessionerne vil blive forlænget med uforandret indhold, bortset fra koncession til flyvning til og fra Færøerne, idet der for tiden forhandles om den fremtidige beflyvning af Færøerne. Først når resultatet af disse forhandlinger foreligger, og der er taget politisk stilling hertil, vil der kunne tages endelig stilling til spørgsmålet om koncession på denne rute.

Valutaspørgsmål i forbindelse med samarbejdet forudsættes som i 1950 løst ved overenskomst mellem de tre landes nationalbanker.

#### Til § 2.

En principielt tilsvarende bestemmelse findes i § 8 i lov nr. 493 af 20. december 1950 og i § 3 i lov nr. 216 af 11. juni 1959. Baggrunden herfor var, at tiladelse til flyvning alene mellem steder inden for riget (cabotage) ifølge den da gældende luftfartslovs § 34 kun kunne gives til en person, fysisk eller juridisk, med dansk nationalitet. Uden bestemmelsen ville det ikke have været muligt at tillade DDL at lade SAS udføre indenrigsflyvning.

§ 77, stk. 1, i den nu gældende luftfartslov svarer til den gamle luftfartslovs § 34, men i modsætning til denne findes der — i § 77, stk. 3 — en hjemmel for ministeren til at dispensere fra nationalitetskravet. Når man har set bort fra denne dispensationshjemmel i det foreliggende tilfælde, skyldes det, at det kan være tvivlsomt om dispensationshjemmelen tager sigte på en situation, som den der foreligger i SAS-samarbejdet.