

stemte justeringer af afgifterne. Endvidere skal selskabet automatisk kunne indregne forøgede drifts-omkostninger, herunder afskrivning og forrentning af fremmedkapital som følge af udbygning og vedligeholdelse af lufthavnsanlæggene.

Det er imidlertid klart, at der til den internationale lufthavn i Kastrup knytter sig sådanne samfundsmæssige interesser og forpligtelser, at det ikke kan accepteres, at selskabet udelukkende drives ud fra kommercielle målsætninger. Endvidere spiller her det flere gange omtalte hensyn til internationale forpligtelser ind.

Lovforslagets § 4, stk. 4 og 5, indeholder derfor visse begrænsninger med hensyn til selskabets frihed til at prioritere rent forretningsmæssige hensyn højest i enhver situation.

Det er tidligere omtalt, at selskabet skal respektere alle for lufthavnsdrift i Danmark til enhver tid gældende bestemmelser, jfr. herved især lov om luftfart og forskrifter udfærdiget med hjemmel i denne lov.

Lufttrafik, der berører dansk område, reguleres tillige af forskellige internationale overenskomster, som Danmark har tilsluttet sig, og endvidere af en række aftaler med fremmede stater vedrørende flyvning til og fra Danmark. Det må derfor - som sket ved bestemmelsen i § 4, stk. 4 - sikres, at driften af selskabets lufthavnsvirksomhed til enhver tid foregår med respekt af disse overenskomster og aftaler, og at Danmarks internationale forpligtelser ikke tilsidesættes i forbindelse med selskabets kommercielle vurderinger.

Herved kan først og fremmest henvises til den den 7. december 1944 undertegnede luftfartskonvention angående civil luftfart («Chicago-konventionen») samt den i tillæg hertil udfærdigede overenskomst om transitrettigheder for internationale luftruter («Transitoverenskomsten»).

I Chicago-konventionen fastlægges en række principper, der skal sikre en betryggende og velordnet udvikling af den internationale civile luftfart. Ved transitoverenskomsten gives der medlemslandenes luftfartsselskaber ret til overflyvning af og teknisk mellemlanding på de andre medlemslandes territorier.

Til konventionen er yderligere knyttet et antal tillæg (annekser), der regulerer en række tekniske forhold omkring udøvelse af civil international lufttrafik og drift af lufthavne, der står åbne for sådan trafik.

For så vidt angår lufthavnsdrift er der tale om regelsæt vedrørende indretningen af internationale lufthavne og procedurer, der skal lette ekspeditionen af luftfartøjer, passagerer og disses bagage, fragt og post. Endvidere foreskrives foranstaltninger til afværgelse af terrorhandlinger mod civilluftfarten. De pågældende regelsæt ajourføres og opdateres løben-

de i luftfartsmyndighedernes internationale samarbejdsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation).

Endvidere har Danmark tilsluttet sig en række overenskomster og resolutioner som et resultat af det løbende samarbejde i ICAO og i organisationen ECAC (European Civil Aviation Conference), der er de europæiske luftfartsmyndigheders samarbejdsorgan.

I sammenhængen skal fremhæves sådanne regulerende bestemmelser i form af forordninger og direktiver, som er et resultat af Danmarks medlemskab af EF.

De pågældende regelsæt m.v. vil blive nærmere omtalt i lufthavnsselskabets vedtægter, hvori selskabets pligt til at respektere alle gældende og fremtidige reguleringer af den pågældende karakter samtidig vil blive fastslået.

Endelig er der anledning til at pege på det omfattende kompleks af to-sidede aftaler mellem Danmark og fremmede stater, som indeholder grundlaget for, at aftalepartnernes luftfartsselskaber kan udføre flyvninger med passagerer, post og fragt til og fra danske lufthavne. Der vil typisk være tale om aftaler som led i det skandinaviske luftfartspolitiske samarbejde, og det er for Danmarks vedkommende i helt overvejende grad Københavns internationale lufthavn i Kastrup, som beflyves af luftfartsselskaberne i forbindelse med udnyttelsen af deres aftalemæssigt fastlagte beflyvningsrettigheder.

Til driften af Danmarks centrale internationale lufthavn, der blandt andet tjener som trafikknudepunkt for SAS' flyvninger til og fra Skandinavien, knytter sig iøvrigt vitale overordnede interesser, som selskabet ikke må kunne sætte sig ud over. Bestemmelsens stk. 5 indeholder derfor en bemyndigelse for trafikministeren til at give selskabet direktiver, som skal tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn.

Bestemmelser om disse begrænsninger i lufthavnsselskabets dispositionsfrihed vil blive optaget i selskabets vedtægter, der tillige skal indeholde bestemmelser om bestyrelsens pligt til i nærmere angivne situationer at indhente ministerens godkendelse og om ministerens beføjelser til at give direktiver for driften af selskabets lufthavnsvirksomhed.

Eventuelle planer om opløsning af lufthavnsselskabet eller om afhændelse af selskabets lufthavne er evidente eksempler på dispositioner, som skal indberettes til trafikministeren, således at denne kan tage forholdsregler med henblik på varetagelse af samfundets interesser i lufthavnsdriftens opretholdelse og videreførsel.