

Nr 304.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av internationell överenskommelse rörande flygsäkerhetstjänsten på Island; given Drottningholms slott den 15 oktober 1948.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Enligt en vid särskild konferens i samband med den internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) församlingsmöte i Genève i juni 1948 träffad överenskommelse mellan stater, som bedriva lufttrafik över Nordatlanten, däribland Sverige, å ena sidan, samt Island, å andra sidan, skall ICAO:s råd träffa avtal med Island angående ekonomiskt understöd för underhåll av isländsk marktjänst åt luftfarten. De särskilda staterna skola erlägga dels ersättning till Island för dess utgifter i nämnda avseende till och med den 31 december 1948 — Sveriges andel har därvid bestämts till 119 133 kronor 30 öre — och dels bidrag till ICAO:s råd för marktjänstens upprätthållande från och med 1949 med ett för varje år beräknat belopp, vilket för Sveriges del för 1949 angivits till 63 183 kronor 97 öre.

Kungl. Maj:t begär riksdagens bemyndigande att godkänna överenskommelsen.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Drottningholms slott den 15 oktober 1948.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK.

Efter gemensam beredning med t. f. ministern för utrikes ärendena samt chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om godkännande av internationell överenskommelse rörande flygsäkerhetstjänsten på Island och anför därvid följande.

Med skrivelse den 15 september 1948 har luftfartsstyrelsen för godkännande underställt statsmakterna vid särskild konferens i samband med den internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) församlingsmöte i Genève i juni 1948 upprättat förslag till överenskommelse angående flygtrafikkontroll samt förbindelse- och väderlekstjänst på Island.

Riktlinjerna för överenskommelsen ha sammanfattats i en slutakt, vilken torde få överlämnas till vederbörande riksdagsutskott för närmare kännedom. I det följande lämnas en redogörelse för överenskommelsens huvudsakliga innehåll.

Inledning. Såsom bakgrund till den föreslagna överenskommelsen erinrar luftfartsstyrelsen, att en omfattande flygväderlekstjänst av militära skäl inrättades under andra världskriget på Island och att i samband därmed betydande navigationshjälpmedelsanläggningar tillkommo. Sedan krigshandlingarna upphört och de allierade dragit tillbaka större delen av sina på Island stationerade militära styrkor, övertogs skötseln av vissa jämväl för den civila luftfarten nödvändiga meteorologiska- och radioanläggningar successivt av isländska myndigheter och drivas numera helt i isländsk regi.

Redan sommaren 1945 började Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA) transatlantisk luftfart, vilken sedermera övergått att bedrivas inom ramen för Scandinavian Airlines System (SAS). För denna trafik ha navigationsanläggningarna på Island stor betydelse.

Vid en nordatlantisk flygkonferens i Dublin i mars 1946 rekommenderades bland annat upprättandet av en trafikledningscentral vid Reykjavik, ävensom att Island skulle svara för installation av vissa anläggningar för förbindelse-tjänst och meteorologi till hjälp för luftfarten inom den nordatlantiska regionen. Dessa rekommendationer godkändes av den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationens råd. Den isländska delegationen framhöll

emellertid vid konferensen, att Island med hänsyn till sin ringa folkmängd icke såge sig i stånd att svara för anläggningar, som rekommenderats av konferensen, såvida icke ekonomisk hjälp härtill erhöles. Island påbörjade under år 1946 installation av de ifrågasatta anläggningarna och övertog uppgiften att meddela sådana väderleksuppgifter och förutsägelser, som tidigare handhafs av de allierade flygstridskrafterna.

Vid den internationella civila luftfartsorganisationens första församlingsmöte i Montreal i maj 1947 förelåg en förnyad isländsk framställning om ekonomisk hjälp. Ett sammanträde till vilket kallades representanter för samtliga stater, som bedrevo trafik över Nordatlanten, ägde rum för att behandla Islands anspråk på ekonomiskt bidrag. Därvid beslöts, med stöd av kapitel XV i den internationella luftfartskonventionen, att Island skulle komplettera vissa utredningar, vilka sedermera skulle bli föremål för närmare studium av ICAO:s råd och av den särskilda kommittén för gemensamma hjälpkationer. I november 1947 beslöt rådet utsända en kommission av tekniska experter till Island för att därstädes göra ytterligare erforderliga undersökningar. Resultatet av besöket sammanfattades i en rapport till ICAO, vari rekommenderades viss reduktion av de föreslagna utgiftsposterna.

Den nordatlantiska regional konferensen, vilken avhölls i maj 1948 i Paris, granskade ingående det material, som framkommit i frågan och rekommenderade en gemensam hjälpkation såsom nödvändig för upprätthållandet av flygsäkerhetstjänsten på Island. Konferensen företog även i samband med denna granskning en ytterligare jämkning av utgiftsposterna.

För att ytterligare framhålla ärendets brådskande natur besökte ordföranden i det isländska luftfartsrådet i mars 1948 Montreal och framhöll för ICAO:s kommitté för gemensamma hjälpkationer, att Island såge sig nödsakat att upphöra med underhållet av navigationshjälpmedlen, om icke ekonomisk hjälp omgående lämnades. Enahanda synpunkter framlades vid det skandinaviska luftfartsmötet i Stockholm i april 1948.

Förslaget till överenskommelse. För att söka nå en slutlig lösning i bidragsfrågan kallades av frågan berörda stater till en speciell »Islandskonferens» i anslutning till ICAO:s andra församlingsmöte i juni 1948 i Genève. Vid denna konferens deltog representanter för tio stater, nämligen Belgien, Kanada, Danmark, Frankrike, Island, Nederländerna, Norge, Sverige, Storbritannien och U. S. A. ävensom representanter för den internationella meteorologiska organisationen samt ICAO:s sekretariat. Den 25 juni 1948 framlade konferensen förslag till överenskommelse om betalningsskyldighet gentemot Island för de deltagande staterna. Förslaget antogs enhälligt av konferensen och undertecknades för Sveriges vidkommande av den svenska representanten i ICAO:s råd flygdirektören K. G. Hultström, som därtill vederbörligen befullmäktigats.

Ur Islandskonferensens sålunda framlagda slutakt torde i detta sammanhang följande viktigare punkter vara av intresse.

1. ICAO:s råd skall träffa ett avtal med Island angående ekonomiskt understöd för underhåll av marktjänst åt luftfarten enligt de grunder, som fastställts i överenskommelsen. Island får härvid icke utan tillstånd av rådet ikläda sig några ekonomiska förpliktelser utöver vad i överenskommelsen fastställts.

2. För de utgifter, som Island hittills haft och kommer att ha till och med den 31 december 1948, förplikta sig staterna att betala en engångssumma av 7 500 000 isländska kronor med ett tillägg av 200 000 isländska kronor för ICAO:s omkostnader. Efter sin procentuella andel i Nordatlanttrafiken (2,8 %) förpliktar sig Sverige att av denna summa enligt gällande kurs betala 119 133:30 svenska kronor.

3. För varje kommande år från och med 1 januari 1949 skall ICAO:s råd av respektive stater årligen uppbära ett belopp, motsvarande de beräknade årliga kostnaderna för underhåll av den isländska marktjänsten, varvid kostnadsberäkningar skola ske enligt i tre bilagor till ifrågakvarande överenskommelse verkställda beräkningsgrunder. Från totalkostnaden skall dock dragas 17,5 %, vilka beräknas motsvara Islands egen nytta av marktjänsten, samt till de kvarstående 82,5 % läggas 10 % för oförutsedda utgifter m. m. För år 1949 skall dock utdebitering ske i enlighet med av Islandskonferensen gjorda beräkningar och i överensstämmelse med i det föregående angivna beräkningsgrunder med 3 609 800 isländska kronor, varvid Sveriges andel (2,6 %) kommer att belöpa till 113 763 isländska kronor eller 63 183:97 svenska kronor.

För att hindra oskäligen utdebitering för framtiden ha vissa maximibelopp fastställts, utöver vilka utdebitering icke må ske utan vederbörande stats godkännande. Enligt dessa bli Sveriges årliga bidrag begränsade till ett belopp av 119 508 isländska kronor eller 66 374:74 svenska kronor. Årliga inbetalningar till ICAO skola ske den 1 januari.

4. Varje stat skall från och med 1949 årligen före den 1 september till ICAO insända erforderliga statistiska uppgifter beträffande sin andel i trafiken på Nordatlanten under den närmast föregående tolv månadersperiod, som slutar den 30 juni. De sålunda erhållna statistiska uppgifterna skola bilda underlaget för ICAO:s fastställande av kommande årliga utdebiteringar.

5. Staternas inbetalningar till ICAO skola normalt ske i deras egen valuta och efter gällande kurs. Dock må, om så anses fördelaktigt, inbetalning ske direkt till Island.

6. Inbetalningarna skola efter varje kalenderårs slut justeras till överensstämmelse med de verkliga kostnader som Island och ICAO visa sig ha haft. ICAO:s råd skall årligen företaga revision av räkenskaperna.

7. Rådet skall till ICAO återbetala kostnader för organisationens extraordinära utgifter i anledning av hjälpaktionens genomförande.

8. Om lufttrafik över Nordatlanten öppnas av stat som icke biträtt överenskommelsen, skall rådet träda i förbindelse med denna stat för att försäkra sig om dess medverkan i hjälpaktionen.

9. Rådet skall utöva erforderlig teknisk kontroll över anläggningarna på Island och giva staterna kännedom härom.

10. Rådet skall sammankalla staterna till ny Islandskonferens dels på begäran av två eller flera stater eller på begäran av en stat, när fem år förflutit utan att sådant sammanträde hållits, dels när stat eller stater underlåtit att inbetala väsentlig del av sina andelar eller när, på grund av stats uppsägning av överenskommelsen, en revision av densamma måste anses nödvändig, dels ock när av annan anledning rådet finner det nödvändigt att sammankalla ny konferens.

11. Godkännande av överenskommelsen förpliktar principiellt stat till fortsatt deltagande under kommande år.

12. Uppsägning av avtal kan ske med tio månaders uppsägningstid, dock så att uppsägningen träder i kraft den 31 december. Vid force majeure-situation, som hindrar stat att delta i lufttrafiken över Nordatlanten, kan uppsägning ske med tre månaders uppsägningstid.

Om överenskommelsen uppsäges av rådet vid tidpunkt, då Island på grund av sina kapitalutgifter har ett tillgodohavande, skola staterna i samråd med Island och rådet fastställa skälig kompensation härför. Stat som uppsagt överenskommelsen kan även förpliktas att i enlighet med sin propositionella bidragsförpliktelse kompensera Island för kapitalutgifter, som Island tidigare ådragit sig enligt överenskommelsen.

Finansiella frågor. Luftfartsstyrelsen framhåller, att för ändamålet erforderliga medel — i runt tal dels som ett engångsbidrag 120 000 kronor, dels ock som bidrag under kalenderåret 1949 65 000 kronor — torde böra utgå från den i staten för luftfartsfonden uppförda posten Sveriges bidrag till internationella civila luftfartsorganisationen, vilken post med anledning härav torde komma att överskridas. Med hänsyn till gällande principer rörande fastställandet av stat för luftfartsfonden synes frågan härom icke behöva underställas riksdagens prövning.

Departementschefen. Föreliggande förslag till internationell överenskommelse har tillkommit för att trygga den flygsäkerhetstjänst på Island, som erfordras för att upprätthålla regelbunden lufttrafik över Nordatlanten. Enligt överenskommelsen skall den internationella civila luftfartsorganisationens råd träffa avtal i ämnet med Island enligt vissa angivna grunder om vilka de i överenskommelsen deltagande staterna äro ense. Sålunda skall Island erhålla ett engångsbidrag såsom gottgörelse för sina utgifter för denna säkerhetstjänst till och med den 31 december 1948. Den på Sverige belöpande andelen utgör härvid 119 133 kronor 30 öre. För tiden därefter skall årligen till bestridande av kostnaderna för säkerhetstjänsten utgå bidrag med för varje år fastställt belopp. Sveriges andel i dessa kostnader beräknas för 1949 uppgå till 63 183 kronor 97 öre. Sammanlagt skulle alltså nu erfordras cirka 185 000 kronor. Med hänsyn till nödvändigheten av att denna säkerhetstjänst uppehålls är jag beredd tillstyrka, att förevarande överenskommelse godkännes. Godkännandet torde böra ske före den 1 januari 1949, varför proposition i ämnet synes böra avlätas till 1948 års höstriktdag.

För ändamålet erforderliga medel torde utgå från den i luftfartsverkets stat för driftkostnader för budgetåret 1948/49 uppförda posten Sveriges bidrag till internationella civila luftfartsorganisationen.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna föreliggande förslag till internationell överenskommelse rörande flygsäkerhetstjänsten på Island.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Stig Salomonson.
