

## Nr 19.

Ankom till riksdagens kansli den 23 april 1926 kl. 12 m.

### *Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Sveriges anslutning till den internationella luftfartskonventionen.*

Genom en den 19 februari 1926 dagtecknad proposition, nr 172, vilken hänvisats till lagutskott, och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslagit riksdagen att godkänna den i Paris den 13 oktober 1919 undertecknade luftfartskonventionen, under förutsättning att de av internationella luftfartskommissionen den 25 oktober 1922 och den 30 juni 1923 beslutade ändringarna av artiklarna 5 och 34 i konventionen träda i kraft.

Berörda konvention är i svensk översättning av följande lydelse:

#### **Konvention angående reglering av internationell luftfart.**

##### *Kapitel I.*

##### **Allmänna grundsatser.**

##### Artikel 1.

De höga fördragsslutande parterna erkänna, att varje stat har fullständig och uteslutande höghetsrätt i lufterummet över sitt territorium.

En stats territorium i den betydelse detta ord har i förevarande konvention omfattar såväl statens egentliga område som området för dess kolonier, inbegripet territorialvattnet utmed nämnda områdets kuster.

##### Artikel 2.

En var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva övriga fördragsslutande staters luftfartyg rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats område under förutsättning att de villkor, som stadgas i förevarande konvention, bliva iakttagna.

Alla föreskrifter, som utfärdats av en fördragsslutande stat rörande rätt för luftfartyg, hemmahörande i annan fördragsslutande stat, att vinna tillträde till dess territorium, skola tillämpas utan avseende å nationalitet.

##### Artikel 3.

En var av de fördragsslutande staterna är berättigad att av militära skäl eller av hänsyn till allmän säkerhet förbjuda luftfartyg, hemmahörande i annan fördragsslutande stat, att färdas över vissa områden inom sitt territo-

rium vid äventyr av i statens lagstiftning bestämt straff samt med förbehåll att i detta hänseende icke någon åtskillnad skall göras mellan dess egna och den andra fördragsslutande statens privata luftfartyg.

I så fall skola läget och utsträckningen av de förbjudna områdena på förhand offentliggöras och delgivas övriga fördragsslutande stater.

#### Artikel 4.

Varje luftfartyg, som inkommer över ett förbjudet område, är skyldigt att, så snart det får kännedom härom, giva den nödsignal, som är föreskriven i § 17 av reglementet D, och skall landa utanför det förbjudna området så snart och så nära detta område som möjligt på en av flygplatserna i den stat, över vars område luftfart olovligen ägt rum.

### Kapitel II.

#### Luftfartygs nationalitet.

#### Artikel 5.

Fördragsslutande stat må icke annat än genom ett särskilt och till tiden begränsat bemyndigande medgiva luftfart över sitt område för luftfartyg, som icke har någon av de fördragsslutande staternas nationalitet.

Av internationella luftfartskommissionen den 25 oktober 1922 beslutad ändrad lydelse av art. 5.

*Fördragsslutande stat må icke annat än genom ett särskilt och till tiden begränsat bemyndigande medgiva luftfart över sitt område för luftfartyg, som icke har någon av de fördragsslutande staternas nationalitet, såvida icke förstnämnda stat avslutat en särskild överenskommelse med det land, i vars luftfartygsregister fartyget är infört. Bestämmelserna i denna särskilda överenskommelse må dock icke inskränka de fördragsslutande staternas rättigheter enligt förevarande konvention och skola vara i överensstämmelse med de i nämnda konvention och därtill hörande reglementen fastställda regler. Denna särskilda överenskommelse skall delgivas internationella luftfartskommissionen, som skall meddela övriga fördragsslutande stater underrättelse om densamma.*

#### Artikel 6.

Luftfartyg har den stats nationalitet, i vars luftfartygsregister det är infört i överensstämmelse med föreskrifterna i avdelning I av reglementet A.

#### Artikel 7.

Luftfartyg må icke införas i en fördragsslutande stats luftfartygsregister, såvida det icke i sin helhet tillhör undersåtar i denna stat.

Aktiebolag må icke registreras såsom ägare av luftfartyg, såvida det icke har den stats nationalitet, i vars luftfartygsregister fartyget är infört, såvida icke ordföranden i bolagets styrelse och två tredjedelar av övriga styrelseledamöter hava nämnda stats nationalitet och såvida icke bolaget uppfyller alla övriga bestämmelser, som må kunna vara föreskrivna i ifrågavarande stats lagar.

#### Artikel 8.

Luftfartyg må icke med giltig verkan vara registrerat i flera stater.

#### Artikel 9.

De fördragsslutande staterna skola månatligen sinsemellan utväxla och till den i artikel 34 omnämnda internationella luftfartskommissionen över-

sända utdrag av luftfartygsregistret, innehållande förteckning å de fartyg, som under den förflutna månaden införts i eller avförts ur registret.

#### Artikel 10.

Under internationell luftfart skall varje luftfartyg enligt bestämmelserna i reglementet A vara försett med nationalitets- och registreringsmärke, ävensom med uppgift om ägarens namn och hemort.

### **Kapitel III.**

#### **Luftvärdighetsbevis och certifikat för besättning.**

#### Artikel 11.

Under internationell luftfart skall luftfartyg, i enlighet med bestämmelserna i reglementet B, vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av den stat, vars nationalitet luftfartyget har.

#### Artikel 12.

Befälhavare, förare, mekaniker och andra medlemmar av luftfartygs besättning skola vara försedda med kompetens- och behörighetscertifikat, som utfärdats i enlighet med bestämmelserna i reglementet E eller godkänts av den stat, vars nationalitet luftfartyget har.

#### Artikel 13.

Luftvärdighetsbevis, kompetens- och behörighetscertifikat, vilka utfärdats eller godkänts av den stat, vars nationalitet luftfartyget har, och vilka upprättats jämligt bestämmelser, som fastställts i reglementena B och E och sedermera av internationella luftfartskommissionen, skola av de övriga staterna erkännas såsom giltiga.

Varje stat har rätt att, när fråga är om luftfärd inom dess egna gränser och över dess eget område, vägra att erkänna ett för en av dess egna medborgare av annan stat utfärdat kompetens- och behörighetscertifikat.

#### Artikel 14.

Luftfartyg må ej hava radioanläggning utan särskilt tillstånd av den stat, vars nationalitet luftfartyget har. Radioanläggning må endast begagnas av medlem av besättningen, som är i besittning av särskilt för ändamålet utställt certifikat.

Luftfartyg, som användes för yrkesmässig luftfart och är i stånd att medföra minst tio personer, skall vara försett med radioanläggning (utsändnings- och mottagningsapparat), så snart regler för användande av sådana apparater fastställts av internationella luftfartskommissionen.

Kommissionen må sedermera, enligt de bestämmelser, som den må komma att fastställa, till alla andra slags luftfartyg utsträcka skyldigheten att hava radioanläggning.

### **Kapitel IV.**

#### **Tillstånd till luftfart över utländskt område.**

#### Artikel 15.

Luftfartyg, hemmahörande i en av de fördragsslutande staterna, har rätt att färdas över annan fördragsslutande stats område utan att landa. Fartyget skall därvid följa den väg, som må vara anvisad av den stat, över vars område

färden äger rum. I fall det kräves av hänsyn till allmän säkerhet, är luftfartyget dock skyldigt landa, därest det erhåller befallning därom medelst de i reglementet D föreskrivna signalerna.

Luftfartyg, som färdas från en stats område till en annans, skall, om sistnämnda stats reglementariska bestämmelser så föreskriva, landa på en av de av denna stat bestämda flygplatser. Uppgift om dessa flygplatser skall de fördragsslutande staterna lämnas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta alla fördragsslutande stater.

För anordnande av internationell luftfartsled erfordras tillstånd av de stater, över vilkas område leden skall framgå.

#### Artikel 16.

En var av de fördragsslutande staterna har rätt att till förmån för inhemska luftfartyg utfärda bestämmelser om förbehåll och inskränkningar beträffande yrkesmässig befordran av personer och gods mellan två punkter inom eget område.

Sådana förbehåll och inskränkningar skola omedelbart offentliggöras och delgivas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande stater.

#### Artikel 17.

Luftfartyg, hemmahörande i en fördragsslutande stat, som fastställt förbehåll och inskränkningar i enlighet med artikel 16, må underkastas samma förbehåll och inskränkningar i varje annan fördragsslutande stat, även om denna icke pålägger andra främmande luftfartyg samma förbehåll och inskränkningar.

#### Artikel 18.

Luftfartyg, som färdas över en fördragsslutande stats område, därunder inbegripet av förhållandena nödvändiggjorda landningar och uppehåll, må kunna befrias från beslag på grund av intrång i rätt till patent, ritning eller mönster genom ställande av säkerhet, vars storlek i saknad av godvillig överenskommelse snarast möjligt skall bestämmas av vederbörande myndighet å den ort, där beslaget ägt rum.

### **Kapitel V.**

#### **Föreskrifter, som skola iakttagas vid avgång, under färd och vid landning.**

#### Artikel 19.

Varje luftfartyg, som användes i internationell luftfart, skall vara försett med:

- a) registreringsbevis enligt reglementet A;
- b) luftvärdighetsbevis enligt reglementet B;
- c) certifikat för befälhavare, förare och övrig besättning enligt reglementet E;
- d) om luftfartyget befordrar passagerare, förteckning över deras namn;
- e) om luftfartyget medför gods, konossement och godslista;
- f) dagböcker enligt reglementet C; och
- g) om luftfartyget har radioanläggning, tillstånd föreskrivet i artikel 14.

#### Artikel 20.

Dagböcker skola förvaras under två år, räknat från den dag, då sista anteckningen infördes i desamma.

Artikel 21.

Vid luftfartygs avgång och landning äro vederbörande lands myndigheter under alla förhållanden berättigade att visitera fartyget och att granska de handlingar, med vilka det skall vara försett.

Artikel 22.

De fördragsslutande staternas luftfartyg hava vid landning och särskilt i fall av nöd rätt till samma hjälpmedel som inhemska luftfartyg.

Artikel 23.

Bärgning av luftfartyg, som gjort haveri å sjön, skall, så vitt ej annorlunda överenskommits, ske i enlighet med sjörättens grundsatser.

Artikel 24.

Varje flygplats i en fördragsslutande stat, som mot erläggande av vissa avgifter är öppen för där hemmahörande luftfartyg, skall på enahanda villkor vara öppen för luftfartyg, hemmahörande i övriga fördragsslutande stater.

För var och en av dessa flygplatser skall en enda taxa för landning och uppehåll vara fastställd, vilken utan åtskillnad skall tillämpas å inhemska och utländska luftfartyg.

Artikel 25.

En var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att träffa anstalter för att säkerställa, att varje luftfartyg, som färdas inom dess område, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, skall, var det än befinner sig, iakttaga de regler, som äro föreskrivna i reglementet D.

En var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att åtala och bestraffa den, som överträder dessa regler.

**Kapitel VI.**

**Föremål, som icke må befordras.**

Artikel 26.

Befordran å luftfartyg av explosiva varor, krigsvapen eller krigsammunition är förbjuden i internationell luftfart. Utländskt luftfartyg må icke befordra varor av detta slag från ett ställe till ett annat inom en och samma fördragsslutande stats område.

Artikel 27.

Varje stat må förbjuda eller utfärda föreskrifter om medförandet eller användandet av fotografiapparater å luftfartyg. Alla bestämmelser av detta slag skola omedelbart delgivas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande stater.

Artikel 28.

En var av de fördragsslutande staterna må av hänsyn till allmän ordning underkasta befordran av andra föremål än dem, som omförmälas i artiklarna 26 och 27, inskränkande bestämmelser. Sådana bestämmelser skola omedelbart delgivas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande stater.

Artikel 29.

Alla inskränkande bestämmelser av i artikel 28 nämnd art skola gälla i samma omfattning beträffande inhemska och utländska luftfartyg.

**Kapitel VII.****Statsluftfartyg.**

## Artikel 30.

Såsom statsluftfartyg anses:

- a) militära luftfartyg; samt
- b) luftfartyg, som uteslutande användas för någon statens verksamhet såsom för post-, tull- eller polisväsendet.

Övriga luftfartyg anses såsom privata luftfartyg.

Alla statsluftfartyg med undantag av militär-, tull- eller polisluftfartyg skola behandlas såsom privata luftfartyg och äro för den skull underkastade alla bestämmelser i förevarande konvention.

## Artikel 31.

Varje luftfartyg, som står under befäl av därtill beordrad militär person, anses såsom militärt.

## Artikel 32.

Militärt luftfartyg, tillhörigt en av de fördragsslutande staterna, må varken färdas över eller landa på annan fördragsslutande stats område utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd. Föreligger sådant tillstånd, åtnjuter det militära luftfartyget, såvida icke annorlunda bestämts, i princip de förmåner, som vanligen tillkomma främmande krigsfartyg.

Militärt luftfartyg, som är nödsakat att landa eller som uppfordras eller beordras landa, må icke till följd härav göra anspråk på de förmåner, som avses i första stycket.

## Artikel 33.

Genom särskilda avtal, som träffas mellan de olika staterna, skall bestämmas, i vilka fall polis- och tullluftfartyg må erhålla tillstånd att överskrida gränserna. I intet fall skola de åtnjuta de förmåner, som avses i artikel 32.

**Kapitel VIII.****Internationella Luftfartskommissionen.**

## Artikel 34.

Under benämning den internationella luftfartskommissionen skall upprättas en internationell kommission, vilken skall stå under Nationernas förbunds ledning och bestå av:

två ombud för var och en av följande stater: Amerikas Förenta Stater, Frankrike, Italien och Japan;

ett ombud för Storbritannien och ett för varje brittisk dominion och för Indien;

ett ombud för var och en av övriga fördragsslutande stater.

Var och en av de fem förstnämnda staterna (Storbritannien med dess dominions och Indien räknas härvid såsom en stat) skall hava så många röster, att desamma antal, multiplicerat med fem, med minst en röst överstiger samtliga de övriga fördragsslutande staternas röster.

Alla andra stater än de fem förstnämnda skola vardera hava en röst.

Internationella luftfartskommissionen skall själv fastställa reglerna för sin verksamhet och bestämma den ort, där den skall hava sitt säte, men den är

oförhindrad att sammanträda på sådan annan ort, som den må finna lämplig. Dess första sammanträde skall hållas i Paris. Kallelse till detta sammanträde skall utfärdas av franska regeringen, så snart denna från mer än hälften av de stater, som undertecknat förevarande konvention, erhållit under rättelse att de ratificerat samma konvention.

Det åligger kommissionen:

a) att från de fördragsslutande staterna emottaga eller hos dem framställa förslag om ändring av bestämmelserna i förevarande konvention och att tillkännagiva antagna förändringar;

b) att fullgöra de åligganden, som tilldelats kommissionen genom förevarande artikel samt artiklarna 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 och 37 i förevarande konvention;

c) att vidtaga ändringar i bestämmelserna i reglementena A—G;

d) att samla och meddela de fördragsslutande staterna alla slags under rättelser angående internationell luftfart;

e) att samla och meddela de fördragsslutande staterna alla upplysningar angående radiotelegrafi, väderlekstjänst och läkarvetenskap, som hava intresse för luftfart;

f) att ombesörja utgivandet av kartor för luftfart i enlighet med bestämmelserna i reglementet F; och

g) att avgiva utlåtande i frågor, som staterna må kunna underställa dess prövning.

Ändring av bestämmelserna i något av reglementena må verkställas av internationella luftfartskommissionen, om nämnda ändring gillas av tre fjärdedelar av högsta möjliga antalet röster, d. v. s. av det sammanlagda antal röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore närvarande. Ändringen träder i kraft, så snart den genom internationella luftfartskommissionen delgivits samtliga fördragsslutande stater.

Varje ändring, som föreslås i någon av förevarande konventions artiklar, skall dryftas av internationella luftfartskommissionen, vare sig ändringen framställts av en av de fördragsslutande staterna eller av kommissionen själv. Ingen ändring av detta slag må för godkännande underställas de fördragsslutande staterna, såvida den icke gillats av minst två tredjedelar av högsta möjliga antalet röster.

Ändringar, som vidtagas i konventionens artiklar (med undantag av reglementena) skola, innan de träda i kraft, hava uttryckligen godkänts av de fördragsslutande staterna.

Kostnaderna för internationella luftfartskommissionens organisation och verksamhet skola bestridas av de fördragsslutande staterna i förhållande till det antal röster, varöver de förfoga.

Kostnader, som föranledas av sändande av tekniska ombud, skola bestridas av vederbörande stater.

Av internationella luftfartskommissionen den 30 juni 1923 beslutad ändrad lydelse av artikel 34.

Under benämning — — — — — de övriga fördragsslutande staterna.

Varje i kommissionen företrädd stat (Storbritannien med dess dominions och Indien räknas härvid såsom en stat) har en röst.

Internationella luftfartskommissionen bestämmer — — — — — i frågor, som staterna må kunna underställa dess prövning.

Ändring av bestämmelserna i något av reglementena må kunna verkställas av internationella luftfartskommissionen, därest nämnda ändring gillas av tre fjärdedelar av högsta möjliga antal röster, d. v. s. av det sammanlagda antal röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore närvarande. Denna majoritet bör dessutom innefatta minst tre av följande fem stater: Amerikas

*Förenta Stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan.* Ändringen träder i kraft, så snart den genom internationella luftfartskommissionen delgivits samtliga fördragsslutande stater.

Varje ändring — — — — — av de fördragsslutande staterna.

Kostnaderna för internationella luftfartskommissionens organisation och verksamhet skola bestridas av de fördragsslutande staterna. *Totalbeloppet fördelas i lika delar å samtliga fördragsslutande stater, dock att Amerikas Förenta Stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan skola erlägga dubbelt så stor andel som var och en av de övriga staterna.*

Kostnader, som föranledas — — — — — skola bestridas av vederbörande stater.

### **Kapitel IX.**

#### **Slutbestämmelser.**

##### Artikel 35.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig, var och en i vad den samma angår, att i möjligaste mån samarbeta för åstadkommande av internationella åtgärder beträffande:

a) samlande och distribuerande av statistiska, fortlöpande eller speciella väderleksunderrättelser i enlighet med bestämmelserna i reglementet G;

b) offentliggörande av likartade luftfartskartor samt genomförande av ett gemensamt system för orienteringsmärken i terrängen i enlighet med bestämmelserna i reglementet F;

c) användande av radioförbindelse i luftfartens tjänst, upprättande av erforderliga radiostationer och iakttagande av de internationella reglerna för radiomeddelanden.

##### Artikel 36.

Allmänna bestämmelser rörande tullväsendet, i vad angår den internationella luftfarten, äro föremål för särskilt avtal, vilket såsom reglemente H är fogat till förevarande konvention.

Inga bestämmelser i förevarande konvention må tolkas såsom utgörande hinder för de fördragsslutande staterna att i enlighet med de i konventionen fastställda grundsatserna sinsemellan avsluta särskilda avtal beträffande tull-, polis-, post- eller andra angelägenheter, som äro av gemensam betydelse för luftfarten. Dessa avtal skola omedelbart delgivas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande stater.

##### Artikel 37.

I händelse av meningsskiljaktighet mellan två eller flera stater angående tolkningen av förevarande konvention skall tvisten avgöras av den fasta mellanfolkliga domstol, som skall upprättas av Nationernas förbund och, innan denna domstol börjar sin verksamhet, genom skiljedom.

Om parterna icke direkt kunna komma överens om val av skiljemän, skola de förfara på följande sätt:

Var och en av parterna utser en skiljeman och skiljemännen sammanträda för att utse ordförande. Om skiljemännen icke kunna enas, skall vardera parten utse en tredje stat och de sålunda utsedda staterna skola välja ordförande i skiljenämnden antingen i samförstånd eller så att var och en föreslår en person och lotten sedermera avgör, vilken av dessa personer som skall vara utsedd.

Meningsskiljaktigheter beträffande de tekniska reglementen, som höra till förevarande konvention, skola avgöras av den internationella luftfartskommissionen, med enkel majoritet.



Om tvisten avser frågan, huruvida det gäller en tolkning av själva konventionen eller ett av dess reglementen, tillkommer det den i första stycket av denna artikel omförmälda skiljedomstolen att träffa slutgiltigt avgörande.

#### Artikel 38.

I händelse av krig skola bestämmelserna i förevarande konvention icke inskränka de fördragsslutande staternas handlingsfrihet vare sig såsom krigförande eller såsom neutrala.

#### Artikel 39.

Bestämmelserna i förevarande konvention kompletteras av reglementena A—H, vilka under förbehåll av bestämmelsen i artikel 34 mom. c) hava samma giltighet som och skola träda i kraft samtidigt med själva konventionen.

#### Artikel 40.

Brittiska dominions och Indien betraktas såsom stater i vad angår förevarande konvention.

Protektoratsländers eller i Nationernas förbunds namn förvaltade territori-ers områden och undersåtar skola, i vad angår denna konvention, likställas med skydds- eller mandatstaternas områden och medborgare.

#### Artikel 41.

De stater, vilka icke deltagit i kriget 1914—1919, må kunna ansluta sig till förevarande konvention.

Denna anslutning skall på diplomatisk väg delgivas franska republikens regering och genom denna alla stater, som undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

#### Artikel 42.

Stat, som deltagit i kriget 1914—1919 och icke undertecknat förevarande konvention, skall icke kunna ansluta sig till densamma, såvida icke ifrågavarande stat är medlem av Nationernas förbund eller, till den 1 januari 1923, såvida icke de allierade och associerade makter, vilka undertecknat den med ifrågavarande stat avslutade fredstraktaten, lämna sitt samtycke till anslutningen. Efter den 1 januari 1923 må dylik anslutning kunna äga rum, därest den genom omröstning i enlighet med det i art. 34 i förevarande konvention stadgade förfaringsättet medgives av minst tre fjärdedelar av de stater, som undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

Framställning om anslutning skall ställas till franska republikens regering, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande makter. Såvida icke den stat, som gör framställningen, i egenskap av medlem av Nationernas förbund är utan vidare behörig att tillträda konventionen, skall franska regeringen mottaga nämnda maktens röster och för dem tillkännagiva resultatet av omröstningen.

#### Artikel 43.

Förevarande konvention må icke uppsägas före den 1 januari 1922. I händelse av uppsägning, skall denna delgivas franska republikens regering, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande parter. Uppsägningen skall icke träda i kraft, förrän minst ett år förflutit efter nämnda delgivning, och skall gälla blott beträffande den stat, som verkställt uppsägningen.

Förevarande konvention skall ratificeras.

Varje makt skall överlämna sin ratifikation till franska regeringen, genom vars försorg underrättelse därom skall lämnas övriga signatärmakter.

Ratifikationerna skola deponeras i franska regeringens arkiv.

Förevarande konvention skall för varje stat, som undertecknat densamma, träda i kraft gent emot andra stater, vilka redan ratificerat konventionen, fyrtio dagar efter deponeringen av ifrågavarande stats ratifikation.

Så snart förevarande konvention trätt i kraft, skall franska regeringen översända en bestyrkt avskrift av konventionen till de makter, vilka på grund av fredstraktaterna förbundit sig att tillämpa luftfärdregler, överensstämmande med dem, vilka faststälts i nämnda konvention.

Som skedde i Paris den trettonde oktober nittonhundranitton i ett enda exemplar, som skall vara deponerat i franska regeringens arkiv, och varav bestyrkta avskrifter skola tillställas de fördragsslutande staterna. Nämnda exemplar, dagtecknat såsom här ovan är sagt, må kunna undertecknas till och med den tolfte april nittonhundratjugu.

Till bekräftelse härav hava nedanstående befullmäktigade ombud, vilkas fullmakter befunnits vara i god och behörig form, undertecknat förevarande konvention, vars franska, engelska och italienska texter skola hava samma giltighet.

Beträffande grunderna för Kungl. Maj:ts ifrågavarande hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionens innehåll.

*Utskottet.*

Den 13 oktober 1919 avslöto de vid fredskonferensen i Paris representerade allierade och associerade makterna en konvention angående reglering av den internationella luftfarten. Sedan nio av signatärmakterna ratificerat konventionen och Persien anslutit sig till densamma, trädde den i kraft den 11 juli 1922. Sedermera hava åtskilliga andra makter ratificerat eller anslutit sig till konventionen, som för närvarande är gällande för följande länder:

Australiska statsförbundet, Belgien, Bulgarien, Canada, Chile, Frankrike, Grekland, Indien, Irländska fristaten, Italien, Japan, Nya Zeeland, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Serbo-Kroato-Slovenska Staten, Siam, Storbritannien, Sydafrikanska Unionen, Tjeckoslovakien och Uruguay.

Vissa av de länder, som undertecknat konventionen, däribland Amerikas Förenta Stater och några av de sydamerikanska staterna, hava underlåtit att ratificera densamma.

I fråga om den internationella luftfartskonventionens huvudbestämmelser må här framhållas följande:

Enligt konventionen skall en var av de fördragsslutande staterna förplikta sig att i fredstid medgiva luftfartyg hemmahörande i någon annan av de fördragsslutande staterna rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats område under förutsättning att de villkor, som föreskrivas i konventionen, bliva iakttagna (art. 2). En var av de fördragsslutande staterna är berättigad att av militära skäl eller av hänsyn till allmän säkerhet förbjuda luftfartyg, hemmahörande i någon annan av de fördragsslutande staterna, att färdas över vissa områden inom sitt territorium vid äventyr av i statens lagstiftning bestämt straff men med förbehåll att i

detta hänseende samma bestämmelser skola gälla beträffande privata luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten, som beträffande dess egna privata luftfartyg (art. 3). Fördragsslutande stat får icke annat än genom ett särskilt och till tiden begränsat tillstånd medgiva luftfart över sitt område för luftfartyg, som icke har någon av de fördragsslutande staternas nationalitet (art. 5). Konventionens bestämmelser hava avseende å alla luftfartyg med undantag av militär-, tull- eller polisluftfartyg (art. 30). De fördragsslutande staternas gemensamma luftfartsangelägenheter handhavas av en ständig internationell kommission, sammansatt av ombud för dessa stater. Kommissionen är ställd under Nationernas förbunds överinseende och dess sekretariat är förlagt till Paris (art. 34). Stater, som icke deltagit i världskriget, må kunna ansluta sig till konventionen genom en till franska utrikesdepartementet avgiven notifikation (art. 41).

Till konventionen höra 8 reglementen, som innehålla detaljföreskrifter, angående vissa luftfarten rörande förhållanden.

Vid skilda konferenser mellan ombud för Sverige, Danmark, Finland och Norge, i vilka senare deltog även ombud för Nederländerna och Schweiz, blevo bestämmelserna i den internationella luftfartskonventionen föremål för övervägande. Därvid restes åtskilliga betänkligheter mot vissa bestämmelser i konventionen, vilka betänkligheter i synnerhet rörde art. 5. Enligt inhämtade underrättelser angående tolkningen av nämnda artikel skulle denna komma att utgöra hinder för fördragsslutande stat att på ömsesidighetens grund etablera regelbunden luftfart med icke fördragsslutande stat. Vidare var röstfördelningen inom den internationella luftfartskommissionen enligt art. 34 ordnad på ett sätt, som bland annat skulle medföra ständig majoritet för Amerikas Förenta Stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan, därest dessa länder vore ense.

I syfte att få luftfartsförhållandena avtalsmässigt reglerade med närliggande länder valdes på olika håll en annan väg för ordnandet av lufttrafiken, nämligen avslutandet av separatöverenskommelser. Sverige ingick sålunda efter hand särskilda luftfartsöverenskommelser med Danmark, Nederländerna, Norge, Polen, Storbritannien och Tyskland. Av dessa överenskommelser hava de med Nederländerna och Polen ingångna ännu icke trätt i kraft.

Sedermera har emellertid den internationella luftfartskommissionen å sammanträde i London den 25 oktober 1922 antagit ett sådant tillägg till artikel 5, att i konventionen deltagande stat finge tillåta luftfartyg, som ej vore hemmahörande i någon av de fördragsslutande staterna, att färdas över dess område, såvida nämnda stat avslutit en särskild luftfartskonvention med det land, som fartyget tillhörde. Bestämmelserna i denna särskilda konvention finge dock icke inskränka de fördragsslutande staternas rättigheter och skulle stå i överensstämmelse med de regler, som fastställts genom den internationella konventionen och därtill hörande reglementen. Vidare beslöt nämnda kommission å sammanträde i London

den 30 juni 1923 sådan ändring i artikel 34, att varje stat tillerkändes en röst inom kommissionen, varvid Amerikas Förenta Staters, Brittiska rikets, Frankrikes, Italiens och Japans intressen särskilt tillgodosågos allenast så, att i fråga om vissa viktigare beslut, för vilka fordras tre fjärdedels majoritet inom kommissionen, bestämdes, att medverkan av åtminstone tre av dessa makter skulle erfordras för besluts giltighet. De rörande omförmälda ändringar upprättade protokollen hava undertecknats av alla de stater, för vilka konventionen vid ifrågavarande tidpunkter var gällande, men enligt bestämmelserna i protokollen skola ändringarna icke träda i kraft, förrän de ratificerats av samtliga dessa stater. Sådan ratificering hade vid propositionens avlämnande verkställts av alla ifrågakommande stater, med undantag för Portugal, som icke ratificerat ändringen av artikel 34, samt Serbo-Kroato-Slovenska Staten, som icke ratificerat vare sig nämnda ändring eller tillägget till artikel 5. Efter propositionens avlämnande har emellertid underrättelse ingått, att portugisiska regeringen den 15 mars 1926 låtit hos kommissionens sekretariat deponera Portugals ratifikationsinstrument till protokollet rörande ändring av artikel 34.

Enligt artikel 34 i konventionen skola kostnaderna för den internationella kommissionen gäldas av de fördragsslutande staterna. Totalbeloppet fördelas i lika delar å samtliga fördragsslutande stater, dock att Amerikas Förenta Stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan skola erlägga dubbelt så stor andel som var och en av de övriga staterna. Med nuvarande växelkurs skulle utgifterna för Sveriges anslutning till konventionen enligt en av kommissionens sekretariat uppgjord beräkning icke komma att överstiga 1,700 kronor. Dessa medel har departementschefen ansett böra utbetalas från sjätte huvudtitelns ordinarie reservationsanslag å 20,000 kronor till vägar och kommunikationer, vilket anslag för nästkommande budgetår skulle förslå härtill. Utgifter, som föranledas av sändande av ombud till kommissionens sammanträden, hava ansetts kunna bestridas av sjätte huvudtitelns reservationsanslag till extra utgifter.

Sveriges anslutning till den internationella luftfartskonventionen skulle även medföra vissa ändringar i förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart, beträffande vilken förordning riksdagens yttrande inhämtats. Då ifrågavarande förordning är i huvudsak byggd på bestämmelser i den internationella luftfartskonventionen, torde ändringarna icke bliva av större betydelse.

I likhet med föredragande departementschefen anser utskottet ett biträdande av konventionen vara till fördel för den svenska luftfarten. Utskottet vill i sådant hänseende erinra, hurusom av propositionen framgår, att aktiebolaget Aerotransport hos utrikesdepartementet hemställt om avslutande av luftfartsöverenskommelser med Frankrike och Belgien, enär saknaden av sådana vållat avbräck i bolagets rörelse, och att från italienska

regeringen gjorts framställning om avslutande av luftfartsöverenskommelse mellan Sverige och Italien.

Utskottet tillstyrker därför, att Sverige ansluter sig till den internationella luftfartskonventionen, så snart ovan angivna ändringar i artiklarna 5 och 34 trätt i kraft.

Utskottet får fördenskull hemställa,

att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 23 april 1926.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

---

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, von Koch, Sigfrid Hansson, greve Spens, von Stockenström, Martin Svensson, Åkerberg* och *Luterkort*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Kalmar, *Öberg, Ödström, Ros, Johansson* i Sollefteå, *Pettersson* i Hällbacken, *Lindgren* i Dingelvik och *Hedvall*.

---