

Nr 31.

Ankom till riksdagens kansli den 2 maj 1930 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av vissa ändringar i den internationella luftfartskonventionen.

Genom en den 12 mars 1930 till riksdagen avlämnad proposition, nr 186, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet för kommunikationsärenden för den 28 februari 1930 föreslagit riksdagen att godkänna de i statsrådsprotokollet omförmälda, av den internationella luftfartskommissionen beslutade ändringarna i den i Paris den 13 oktober 1919 undertecknade luftfartskonventionen.

Ändringarna, som avse artiklarna 3, 5, 7, 15, 34, 37, 40, 41 och 42 samt konventionens slutbestämmelser, äro följande:

(Nuvarande lydelse.)

(Av luftfartskommissionen beslutad ändrad lydelse.)

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 territorium 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.

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 territorium, vid äventyr av de påföljder, vilka stadgas i statens lagstiftning, samt med förbehåll att i detta hänseende icke någon åtskillnad skall göras mellan dess egna och den andra fördragsslutande statens privata luftfartyg.

En var av de fördragsslutande staterna må undantagsvis och för att tillgodose den allmänna säkerheten tillåta dess egna luftfartyg att färdas över nämnda förbjudna områden.

Läget och utsträckningen av de förbjudna områdena skola på förhand offentliggöras och, liksom de tillstånd som undantagsvis meddelats med stöd av föregående moment, delgivas alla

(Nuvarande lydelse.)

(Av luftfartskommissionen beslutad ändrad lydelse.)

övrige fördragsslutande stater samt internationella luftfartskommissionen.

En var av de fördragsslutande staterna förbehåller sig dessutom rätt att i fredstid, till följd av undantagsvis föreliggande omständigheter, med omedelbar verkan provisoriskt inskränka eller förbjuda luftfartygs färd över statens territorium eller en del av dess territorium under villkor att denna inskränkning eller detta förbud, utan skillnad beträffande nationalitet, tillämpas å alla andra staters luftfartyg.

Ett sådant beslut skall offentliggöras och delgivas alla fördragsslutande stater ävensom meddelas internationella luftfartskommissionen.

Artikel 5.

(Denna artikel är f. n. införd såsom första artikel i kapitel II.)

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.

(Denna artikel införes såsom sista artikel i kapitel I.)

En var av de fördragsslutande staterna är berättigad att avsluta särskilda överenskommelser med icke fördragsslutande stater.

Bestämmelserna i dessa särskilda överenskommelser må dock icke inskränka de i denna konvention deltagande staternas rättigheter.

Dessa särskilda överenskommelser få, i den mån så är förenligt med deras ändamål, icke strida mot de allmänna principerna i förevarande konvention.

De skola delgivas internationella luftfartskommissionen, som skall lämna övriga fördragsslutande stater underrättelse om desamma.

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

Införandet i luftfartygsregister av de luftfartyg, som avses i föregående artikel, skall verkställas i enlighet med de lagar och särskilda bestämmelser, som äro gällande i vederbörande fördragsslutande stat.

(Nuvarande lydelse.)

(Av luftfartskommissionen beslutad ändrad lydelse.)

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 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 sist-nämnda stats reglementariska bestämmelser så föreskriva, landa på en av de av denna stat bestämda flygplatser. Uppgift om dessa flygplatser skall av 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.

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

En fördragsslutande stats luftfartyg, som kan styras utan förare, får icke, såvida ej särskilt tillstånd erhållits, utan förare framföras över en annan fördragsslutande stats område.

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

En var av de fördragsslutande staterna äger föreskriva, att dess föregående tillstånd erfordras för anordnande av internationell luftfartsled samt för inrättande och upprätthållande av regelbunden internationell luftfartslinje, med eller utan landning, å statens område.

Artikel 34.

Under benämning den internationella luftfartskommissionen skall upprättas en internationell kommission,

Under benämning den internationella luftfartskommissionen skall upprättas en internationell kommission,

(Nuvarande lydelse.)

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.

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

(Av luftfartskommissionen beslutad ändrad lydelse.)

vilken skall stå under Nationernas förbunds ledning.

En var fördragsslutande stat kan icke hava mer än två representanter i kommissionen.

Varje i kommissionen företrädd stat har en röst.

Internationella luftfartskommissionen skall själv fastställa reglerna för sin verksamhet och bestämma den ort, där den skall hava sitt säte, men är oförhindrad att sammanträda på annan ort, som den må finna lämplig.

Det åligger kommissionen:

a) att från — — — dess prövning.

Ändring av bestämmelserna i något av reglementena må verkställas av internationella luftfartskommissionen, om nämnda ändring gillas med *tre fjärdedelar av högsta möjliga antalet röster, som kunna avgivas av de vid sammanträdet representerade staterna, och två tredjedelar av högsta möjliga antalet röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore representerade.* Ändringen träder i kraft, så snart den genom internationella luftfartskommissionen delgivits samtliga fördragsslutande stater.

Varje förslag till ändring i någon av denna konventions artiklar skall dryftas av internationella luftfartskommissionen, vare sig förslaget fram-

*(Nuvarande lydelse.)**(Av luftfartskommissionen beslutad ändrad lydelse.)*

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 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, som föreslås i någon av förevarande konventions artiklar, skall dryftas av internationella luftfartskommissionen, vare sig ändringen framställt 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. Totalbeloppet fördelas i lika delar å samtliga fördragsslutande stater, dock att Amerikas Förenta Stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan skola erlagga dubbelt så stor andel som var och en av de övriga staterna.

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

ställt av en av de fördragsslutande staterna eller av kommissionen själv. Ändring av detta slag må icke för godkännande underställas de fördragsslutande staterna, såvida den icke gillats med 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 luftfartskommissionen skola bestridas av de fördragsslutande staterna *enligt den fördelning, som bestämmes av kommissionen.*

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

(Nuvarande lydelse.)

(Av luftfartskommissionen beslutad ändrad lydelse.)

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.

I händelse av meningsskiljaktighet mellan två eller flera stater angående tolkningen av denna konvention, skall tvisten avgöras av den fasta mellanfolkliga domstolen. *Om emellertid någon av vederbörande stater icke biträtt protokollet angående godkännande av stadgan för domstolen, skall tvisten, på statens begäran, avgöras 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 40.

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

(Första stycket utgår.)

Protektoratsländers eller i Nationernas förbunds namn förvaltade territoriers 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.

Varje stat må kunna ansluta sig till konventionen.

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

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

(Utgår.)

(Nuvarande lydelse.)

(Av luftfartskommissionen beslutad ändrad lydelse.)

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 förfaringssättet medges 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.

(Slutbestämmelser.)

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.

Till bekräftelse härav hava nedanstående befullmäktigade ombud, vilkas fullmakter befunnits vara i god och behörig form, undertecknat denna konvention.

Denna konvention har avfattats på franska, engelska och italienska.

I händelse av skiljaktigheter har franska texten vitsord.

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. Vissa av de länder, som undertecknat konventionen, däribland Amerikas förenta stater, hava icke ännu ratificerat densamma.

I proposition, nr 172, till 1926 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att godkänna berörda luftfartskonvention under förutsättning att vissa av internationella luftfartskommissionen den 25 oktober 1922 och den 30 juni 1923 beslutade ändringar av artiklarna 5 och 34 i konventionen trädde i kraft. Sedan riksdagen i skrivelse den 30 april 1926, nr 168, meddelat,

att propositionen av riksdagen bifallits, samt omförmälda förutsättning uppfyllts, har Kungl. Maj:t den 12 juli 1927 beslutat, att ifrågavarande konvention skulle för Sveriges del biträdas, varefter Sveriges anslutning till konventionen ägt rum genom ministeriella noter.

Konventionen är för närvarande gällande för följande stater och områden:

Australien, Belgien, Bulgarien, Canada, Chile, Danmark, Frankrike, Storbritannien och norra Irland, Grekland, Indien, Irländska fristaten, Italien, Japan, Nya Zeeland, Panama, Nederländerna, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Saarområdet, Siam, Sverige, Tjeckoslovakien, Sydafrikanska unionen, Uruguay och Jugoslavien.

Den 1 november 1926 avslöts i Madrid en särskild luftfartskonvention, benämnd den Ibero-amerikanska konventionen, vilken undertecknats av Argentina, Bolivia, Chile, Columbia, Costarica, Cuba, Dominikanska republiken, Ecuador, Guatemala, Honduras, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Portugal, Salvador, Spanien, Uruguay och Venezuela.

Under maj månad 1927 sammanträdde i Washington den Pan-amerikanska kommissionen för handelsluftfart, vilken utarbetat förslag till en Pan-amerikansk luftfartskonvention. Förutom Amerikas förenta stater voro å sammanträdet representerade flertalet av de amerikanska stater, vilka undertecknat den Ibero-amerikanska konventionen.

Sedermera offentliggjorde ministerialrådet i tyska rikstrafikministeriet doktor Alfred Wegerdt under oktober månad 1928 en uppsats med benämning Tyskland och luftfartskonventionen i Paris, vari framställdes vissa, av tyska regeringen senare gillade förslag. I artikeln framhålles, att fara vore för handen, att den offentliga lufrätten utvecklade sig på olika sätt inom var och en av de omförmälda tre grupperna av stater. Därtill komme att inom de stater, vilka icke tillhörde någon av nämnda konventioner, såsom till exempel Tyskland, Schweiz, Österrike, Ungern, Norge och Finland, skilda lufrättsbestämmelser kunde bliva antagna. Ensartade offentliga lufrättsbestämmelser i hela världen vore emellertid nödvändiga, om de förhoppningar skulle gå i uppfyllelse, som man hyste beträffande ökningen av luftfartygens prestationsförmåga och säkerhet samt rörande transocean luftfart. I uppsatsen lämnas därefter en redogörelse för de ändringar i den internationella luftfartskonventionen, som ansåges önskvärda, därest Tyskland skulle ansluta sig till densamma.

När revision av luftfartskonventionen alltså ifrågasatts av en av de stater, vilkas anslutning till densamma vore av det största intresse, beslöt internationella luftfartskommissionen att anordna en konferens, till vilken skulle kallas, förutom representanter för de stater vilka tillhörde den internationella luftfartskonventionen, Tyskland och alla andra stater, vilka icke anslutit sig till berörda konvention. Konferensen skulle hava till ändamål att undersöka, vilka ändringar som borde vidtagas i luftfartskonventionens stadganden för att underlätta samtliga staters anslutning till densamma och därigenom betrygga luftfartsbestämmelsernas enhetlighet.

Å konferensen, som hölls i Paris under tiden 10—15 juni 1929, voro de till internationella luftfartskonventionen anslutna staterna representerade med undantag av Persien och Rumänien. Dessutom voro ombud närvarande från följande stater, vilka icke tillhöra berörda konvention, nämligen: Amerikas förenta stater, Brasilien, Columbia, Cuba, Estland, Finland, Haiti, Kina, Luxemburg, Norge, Schweiz, Spanien, Tyskland, Ungern, Venezuela och Österrike.

Efter överläggningarnas slut beslöt konferensen göra det uttalandet, att ratificeringen av internationella luftfartskonventionen av de stater, vilka undertecknat men ännu icke ratificerat den, samt anslutningen till densamma skulle väsentligen underlättas, därest vissa angivna ändringar vidtoges i den nu gällande texten.

Efter konferensens avslutande beslöt luftfartskommissionen vid sammanträde den 15 juni 1929, att i den internationella luftfartskonventionen skulle vidtagas sålunda förordade ändringar, vilka avse artiklarna 3, 5, 7, 15, 34, 37, 40, 41 och 42 samt konventionens slutbestämmelser.

Enligt artikel 34 i konventionen skola de beslutade ändringarna för godkännande underställas de fördragsslutande staterna.

Beträffande innebörden av de av konferensen förordade och av luftfartskommissionen beslutade ändringarna har i propositionen lämnats en kortfattad redogörelse, till vilken utskottet tillåter sig hänvisa.

Utskottet har vid granskning av de i propositionen innefattade ändringarna i den i Paris den 13 oktober 1919 undertecknade luftfartskonventionen icke funnit anledning till erinran mot desamma för Sveriges del, utan tillstyrker, att de av riksdagen godkännas.

Utskottet.

Utskottet får fördenskuil hemställa,

att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 2 maj 1930.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar von Sydow*, Linder, Sigfrid Hansson*, Österström*, Hagman*, Granström*, Tamm* och Löfvander*;

från andra kammaren: herrar Magnusson i Kalmar, Magnusson i Skövde*, Hage*, Ros*, Johanson i Hallagården*, Andersson i Rasjön*, Björnberg och Hansson i Trollhättan*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.