

Nd.

50. Frumvarp

til laga um heimild handa atvinnumálaráðherra til að veita Transamerican Airlines Corporation leyfi til loftferða á Íslandi o. fl.

Frá samgöngumálanefnd.

1. gr.

Atvinnumálaráðherra skal vera heimilt að veita Transamerican Airlines Corporation í Cleveland, Ohio, Bandaríkjunum í Norður-Ameríku, sem í lögum þessum nefnist leyfishafi, leyfi til að halda uppi loftferðum milli Íslands og annara landa, svo og innanlands, til flutninga á mönnum eða varningi fyrir borgun, hvort heldur er með loftförum, sem leyfishafi á eða hefir til afnota. Verði öðru félagi veitt einkaleyfi til flutninga á mönnum eða varningi innanlands, fellur niður réttur leyfishafa til þess samtímis.

2. gr.

Í leyfinu skal ákveða, að leyfishafa skuli heimilt hér á landi

1. Að gera lendingarstaði fyrir loftför, einn eða fleiri, og að hann þurfi eigi að hlíta því, að aðrir noti þá.
2. Að öðlast eignarrétt eða notkunarrétt yfir landi undir lendingarstaði, hús, bryggjur, vegi eða önnur mannvirki, er nauðsynleg kunna að vera vegna atvinnurekstrar hans.
3. Að setja á stofn og starfrækja stöð fyrir þráðlaust firðtal eða firðritun, enda sé gerð, fyrirkomulag og bylgjulengd stöðvarinnar samþykkt af atvinnumálaráðherra. Á stöð þessari má leyfishafi þó aðeins taka á móti eða senda veðurfregnir eða skeyti, er varða flug flugvéla hans, nema leyfi landssímastjóra komi til í hvert skipti.

3. gr.

Leyfishafa skal heimilt að taka lögnámi land eða réttindi yfir landi, svo og að leggja kvaðir á land, að því leyti sem nauðsynlegt kann að vera til að koma upp mannvirkjum þeim, er ræðir um í 2. gr., enda viðurkenni atvinnumálaráðherra nauðsynina og samþykki lögnámið í hvert skipti.

4. gr.

Loftför þau, er leyfishafi hefir til afnota, mega hafa og nota áhöld til þráðlausrar firðritunar eða firðtals, án tillits til þess, hvort islenzk loftför njóta samsvarandi réttinda í heimalandi þeirra.

5. gr.

Leyfishafi skal vera undanþeginn tekju- og eignarskatti til rikissjóðs og útsvari til sveitar. Ennfremur skal hann laus við að greiða innflutningsgjöld af efni og tækjum til flugstöðvanna fyrstu 5 ár leyfistímans. Í stað fram-

antalinna gjalda skal hann greiða árlega 5% af brúttó fargjöldum og flutningsgjöldum, sem hann tekur við fyrir flutninga hérlendis til ákvörðunarstaðar innanlands eða utan. Auk þess greiði leyfishafi fasteignaskatt og fasteignagjald til rikissjóðs og héraða eða bæja af matsverði fasteigna þeirra, er hann kann að eiga hér á landi, svo sem lög mæla fyrir á hverjum tíma.

Hundraðsgjaldi af fargjöldum og flutningsgjöldum eftir þessari grein skal skipt eftir ákvörðun atvinnuáráðherra milli rikissjóðs og sveitarfélaga þeirra, er leyfishafi hefir flugstöðvar í. Leyfishafi skal árlega fyrir 1. marz senda atvinnuáráðherra skýrslu um fargjöld og flutningsgjöld, er hann hefir tekið hér á landi undanfarið ár, svo og um fasteignir þær, er hann átti hér í árslok. Skal skýrsla þessi gefin að viðlagðri þeirri ábyrgð, sem islenzkir gjaldþegnar sæta fyrir ranga eða ófullnægjandi skýrslugjöf til skattanefnda.

Verði lögleidd almenn gjöld fyrir öll loftför, sem koma við hér á landi eða hafa hér aðsetur, svo sem vitagjöld eða annað slíkt, skal leyfishafi eigi vera þeim undanþeginn.

Hundraðsgjald það, sem grein þessi ákveður, skal óbreytt standa fyrstu 15 ár leyfistímans, og má þá breyta því með lögum og síðan á 5 ára fresti, meðan sérleyfið er í gildi.

6. gr.

Leyfið skal gilda í 75 ár frá dagsetningu þess að telja.

7. gr.

Ákveða skal í leyfinu, að fyrstu 15 árin af leyfistímanum skuli engum einstaklingi, sem á rikisfesti í Bandaríkjunum í Norður-Ameríku eða rekur þar atvinnu, og engu félagi eða stofnun, sem stofnsett er samkvæmt lögum einhvers af fylkjum Bandaríkjanna eða rekur þar atvinnu, öðrum en leyfishafa, heimilt að halda uppi loftferðum milli Íslands og annara landa til flutnings á mönnum eða varningi fyrir borgun.

8. gr.

Leyfishafa skal heimilt að framselja rétt sinn samkvæmt leyfinu, að nokkru eða öllu leyti, félögum, er stofnsett eru samkvæmt lögum einhvers af fylkjum Bandaríkjanna eða Canada, enda sé leyfishafi meðeigandi eða hluttakandi í því félagi.

Hætti leyfishafi eða sá, er löglega er kominn í hans stað, starfrækslu, er rikissjóði Íslands áskilinn forkaupsréttur að öllum mannvirkjum leyfishafa hér á landi, eftir mati, sem framkvæmt sé samkvæmt lögum um framkvæmd eignarnáms, nr. 61, 14. nóv. 1917.

9. gr.

Í málum út af leyfi þessu eða út af atvinnurekstri leyfishafa hér á landi skal leyfishafi hafa varnarþing á Íslandi og hlita islenzkum lögum. Leyfishafi skal hafa umboðsmann búsettan hér á landi, er birta megi stefnu og svari til saka fyrir dómi í þessum málum gegn leyfishafa.

10. gr.

Ákveða má í leyfinu, að réttur leyfishafa samkvæmt því skuli fallinn niður, hafi hann eigi komið á föstum loftferðum milli Íslands og annara landa fyrir árslok 1936.

11. gr.

Félagið skal háð ákvæðum islenzkra laga um eftirlit með loftferðum.

12. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Samgöngumálanefnd hefir í samráði við atvinnumálaráðherra tekið að sér flutning frv. þessa, eftir ósk fulltrúa flugfélagsins Transamerican Airlines Corporation, hr. Guðmundar Grimssonar héraðsdómara frá Rugby í Norður-Dakota, og fer hér á eftir erindi hans til nefndarinnar og skýrsla um störf, hag og fyrirætlanir nefnds flugfélags:

Reykjavík, 24. febr. 1932.

Vegna umsóknar frá Transamerican Airlines Corporation um leyfi til að mega hafa viðkomustaði á Íslandi við fyrirhugaðar flugferðir milli Bandaríkjana og Evrópu, er send hefir verið ríkisstjórninni, vil ég leyfa mér að skýra yður frá, að þetta félag hefir starfað í Bandaríkjunum við flugflutning síðan 1927, og hefir á þeim tíma flutt 33000 manns og flogið um 3000000 enskar milur. Flugferðir félagsins hafa farið mjög vaxandi með ári hverju, svo að það hefir nú daglegar póst- og farþega-flugferðir á milli 18 stórborga í Bandaríkjunum, þar á meðal Chicago, Cleveland og Detroit. Félagið hefir og samvinnu við önnur flugfélög, og standa sömu mennirnir að þeim öllum. Þessi félög hafa nú póstflutning um öll Bandaríkin og til Canada og Suður-Ameríku. Veitir Bandaríkjastjórn þessum félögum styrk til póstflutninga með flugvélum, sem nú nemur 19 milljónum dollara árlega. Fastbundnar ferðir eru nú orðið taldar áreiðanlegar og allmikið notaðar í Ameríku.

Um mörg ár hefir dr. Vilhjálmur Stefánsson haldið því fram, að flugferðir væru alveg eins færar um norðurheimskautalöndin og annarsstaðar. Transamerican Airlines Corporation hefir nú reynt það og aflað sér mikilla upplýsinga því viðvikjandi; það sendi Cramer hingað. Hefir það þegar verið yfir \$ 50000,00 til rannsókna á möguleikunum á að fljúga til Evrópu um Ísland, og hefir komizt að þeirri niðurstöðu, að það sé ekki aðeins mögulegt, heldur eina praktíska leiðin til þess að halda uppi flugsambandi milli Evrópu og Ameríku.

Veðurathuganir í þessu skyni hafa verið gerðar í Canada og á Græn-

landi í nokkur ár, og Cramer sýndi, að hægt væri að fljúga yfir jökla Grænlands. Með því að fljúga inn yfir landið, en ekki með ströndinni, norður yfir Canada, og svo nokkuð norðarlega yfir Grænland, má komast hjá mestu þokunum, sem svo oft liggja með ströndum fram frá Newfoundland til Grænlands. Aldrei þarf yfir 500 enskar mílur yfir sjó að fara, og þess vegna þarf minna af eldsneyti og meira hægt að flytja af pósti og flutningi. Félagið er því staðráðið að byrja að undirbúa fastbundin flug á þessari leið, undireins og leyfi eru fengin frá hlutaðeigandi stjórnarvöldum.

Áformað er að fljúga frá Detroit í Bandaríkjunum til Kaupmannahafnar, í tíu áföngum, norður yfir Canada, yfir Hudsonsund, Baffinland, Davisund til Grænlands. Svo yfir jökulinn. Er gert ráð fyrir að hafa flughafnir báðum megin á Grænlandi og fljúga svo þaðan til Íslands, Færeyja, Shetlands-eyja, og þaðan yfir Noreg til Kaupmannahafnar, með grein frá Shetlands-eyjum til London. Við hvern áfanga verður skipt um vélar og menn, sumstaðar notaðar landvélar, sumstaðar sjóvélar, eftir því sem hentar bezt. Hver flugmaður flýgur bara sinn áfanga, til og frá. Varavélar verða við hvern áfangastað og öll tæki til viðgerðar á vélum, svo og allt til öryggis fyrir farþega og flutning. Loftskýtastöðvar verða byggðar á hverjum áfangastað, til að hafa stöðugt samband við flugvélnar með veðurfregnir og leiðbeiningar á meðan þær eru á ferðinni. Ætlunin er að fara af stað frá hverri endastöð á hverjum degi, og búizt er við að fljúga frá Detroit til Kaupmannahafnar á 48—72 klukkutímum.

Þó að félagið búist ekki við, að þetta flug geti svarað neinum arði í mörg ár, býst það þó við, að tekjur af póstflutningi Bandaríkjanna muni hrökkva fyrir gjöldum. Þess vegna er beðið um 15 ára forrétindi yfir önnur Bandaríkjafélög eða Bandaríkjamenn. Félagið leggur talsvert fé í hættu í byrjun, og þarf því á þessum forrétindum að halda, meðal annars til fjáröflunar til að koma þessu í framkvæmd. Ekki er neitt því til fyrirstöðu, að samskonar leyfi megi veita Evrópuþjóðum eða Canada, ef þess er æskt.

Hayden Stone & Co., bankafélag í New York, hefir mest stutt flugfélög í Bandaríkjunum fjárhagslega. Í því félagi eru auðmennirnir Charles Hayden og Richard F. Hoyt. Þeir eru og meðeigendur í Transamerican Airlines Corporation, og sá siðarnefndi í stjórnarnefnd þess. Áður en ég fór af stað í þessa ferð aflaði ég mér upplýsinga um þessi félög og komst að raun um, að þau eru áreiðanleg og hafa fjármagn á bak við sig. Eru þau reynd að því að koma áformum sínum í framkvæmd.

Vilhjálmur Stefánsson er nú ráðunautur félagsins um þessar flugferðir. Báðir erum við fullvissir um, að þær eru mögulegar og að félagið hefir huga og efni til að koma þessu af stað. Vil ég því leyfa mér að biðja háttvirta samgöngumálanefnd að bera fram frumvarp til laga um leyfi handa Transamerican Airlines Corporation til að mega reka framanefndar flugferðir, að því leyti sem til Íslands kasta kemur.

Virðingarfyllt

Guðmundur Grímsson.

Nefndin ber frv. fram að stofni til eins og það kom frá hendi fulltrúa umsækjanda, en hefir þó með breytingum á 1., 3., 5., 8. og 11. gr. einskorðað frekar skyldur og réttindi umsækjanda.

Um einstök ákvæði frv. geta að sjálfsgöngu orðið skiptar skoðanir, svo sem um tímalengd sérleyfis, gjaldskyldu leyfishafa, einkaleyfi hans o. fl. Fyrirmyndir þessara ákvæða verða vart fundnar í íslenskri löggjöf, enda eru áformaðar framkvæmdir umsækjanda nýstárlegri, stórfelldari og fjárfrekari en nokkur önnur samgöngubót hérlendis á undanförunum tímum.

Hugmyndin um heimsflug með millistöðvum á Íslandi hefir á síðari árum legið í loftinu og kemur framkvæmd hennar því væntanlega engum á óvart, en að svo komnu verður eigi séð eða sagt neitt um firnari afleiðingar þess, að Ísland við framkvæmd þessa kemst inn í hringiðu flugferða og ef til vill daglegra viðskipta við gervalla „kringlu heims“.

Einstakar gr. frv. telur nefndin eigi þörf að skýra, en vill þó taka það fram út af undanþágu flugfélagsins frá opinberum gjöldum og tiltölulega lítinn hundraðshluta af tekjum þess til opinberra þarfa, að hún vill líta á það eins og byrjunarráðstöfun, meðan félagið brýtur ísinn að starfinu, og gerir því ráð fyrir, að hundraðsgjaldið hækki verulega, þegar komið er yfir einskorðaðan leyfistíma.