

Forslag til folketingsbeslutning
om Danmarks ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem
Danmark og Sverige om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning
af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.

Fremsat den 30. januar 1974 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Folketinget meddeler sit samtykke til | om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af
Danmarks ratifikation af overenskomst af | anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.
8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige |

Bemærkninger til foranstående forslag til folketingsbeslutning.

Af bemærkningerne til det samtidigt hermed forelagte forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund fremgår, at spørgsmålet om anlæg af en fast forbindelse over Øresund i København-Malmø-området er nøje sammenhængende med anlæg af en lufthavn på Saltholm, idet den faste forbindelse på basis af de foretagne sagkyndige undersøgelser forudsættes at passere Saltholm. For sammenhængen mellem anlæg af en fast forbindelse i Saltholmlinjen og af en lufthavn på øen er der endvidere redegjort i bemærkningerne til forslaget til den nu gennemførte lov nr. 415 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm, jfr. folketingstidende 1972-73, tillæg A, sp. 3522-3524. Sammesteds er anført, at anlægget af en lufthavn på Saltholm også på anden måde har betydning for Sverige. Lufttrafikken til og fra en sådan lufthavn vil i betydelig udstrækning nødvendiggøre brug af svensk lufttrum. Under ind- og udflyvning til lufthavnen vil en direkte råden over svensk lufttrum være nødvendig. Dette er allerede tilfældet med hensyn til trafikken på lufthavnen i Kastrup, men vil i endnu større udstrækning være nødvendigt med hensyn til en lufthavn på Saltholm. Det var derfor en forudsætning for at kunne etablere denne, at der med Sverige kunne opnås en aftale, der sikrede Saltholmlufthavnens udnyttelse. Som følge af denne problematik har de dansk-svenske forhandlinger siden slutningen af 1960'erne fremdeles omhandlet dels faste forbindelser, dels mulighederne for anlæg af en lufthavn på Saltholm. I bemærkningerne til forslaget til folketingsbeslutningen om de faste forbindelser er redegjort for det sagkyndige, dansk-svenske udredningsarbejde, som blev udført i 1972, og med hensyn til den overenskomst, som ved nærværende forslag til folketingsbeslutning foreslås godkendt af folketingsrådet, har navnlig rapporten „Storflygplads på Saltholm. Frågor rörande lufttrum och flygbuller“ samt rapporten fra Lydteknisk Laboratorium „Saltholm Storlufthavn. Støjbelastningen 1985 og 2000“ betydning.

Som forudsat i bemærkningerne til forslaget til lov om anlæg af lufthavn på Saltholm var det ved dette lovforslags fremsættelse et mål inden forslaget vedtages i folketingsrådet at kunne fremlægge udkast til en overenskomst med Sverige, hvorved trafikken på lufthavnen kunne sikres afviklet

på en tilfredsstillende måde i det forudsatte omfang. Udkast til den overenskomst, som herved forelægges folketingsrådet til endelig godkendelse, har derfor før Saltholmlovens vedtagelse været forelagt folketingsrådets udvalg om offentlige arbejder, ligesom den daværende minister for offentlige arbejder den 29. maj 1973 i folketingsrådet afgav en redegørelse for såvel overenskomsten om lufttrafiktjeneste m. m. som for overenskomsten om faste forbindelser over Øresund.

Ved nærværende forslag til folketingsbeslutning søges således folketingsrådets endelige og formelle tilslutning til, at Danmark ratificerer overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm, hvilken overenskomst er optrykt som bilag til forslaget. Imidlertid må selve denne overenskomsts indgåelse, som redegjort for foran, anses for en nødvendig forudsætning for vedtagelsen af loven om en lufthavn på Saltholm.

Overenskomsten er inddelt i tre hovedafsnit: Lufttrum og lufttrafiktjeneste (artiklerne 1-10), territoriale spørgsmål (artiklerne 11-15) og flystøj (artiklerne 16-19). Endvidere er der i artikel 20 indsat en voldgiftsbestemmelse.

Lufttrum og lufttrafiktjeneste.

Allerede udnyttelsen af lufthavnen i Kastrup nødvendiggør brug af svensk lufttrum, og den intensive lufttrafik i Øresundsregionen har nødvendiggjort en samordning af lufttrafiktjenesten. Et dansk-svensk udredningsarbejde om de aktuelle forhold på dette område er udført i en arbejdsgruppe, den såkaldte SVEDA-gruppe.

Principielt vil trafikken på en lufthavn på Saltholm ikke afføde problemer af en anden art i relation til Sverige end lufthavnstrafikken på Kastrup, men dels vil problemerne blive indholdsmæssigt betydeligt større, dels er det — som tidligere anført — nødvendigt at kende Sveriges stilling til disse problemer og deres løsning, før Saltholmlufthavnen er en realitet.

De lufthavne i Øresundsområdet, for hvis vedkommende fornævnte rapport fra 1972 finder en samordning af trafikafviklingen nødvendig, er Saltholm, Roskilde, Værløse, Sturup, Ljungbyhed og Ängelholm. For lufthavnene på Saltholm, i Sturup og i Ljungbyhed gælder, at hver enkelt lufthavn ikke kan tildeles det lufttrum, som ville være ønske-

ligt at råde over til den enkelte lufthavn. Udredningsarbejdet i 1972 har imidlertid anvist en kompromisløsning, som må anses for at give en acceptabel trafikafvikling på de berørte lufthavne.

I overenskomstens *artikel 1* tillader Sverige, at danske lufttrafiktjenesteorganer udøver deres virksomhed inden for svensk luftrum for at afvikle trafikken på Saltholmlufthavnen.

Omfanget af den indrømmede ret bestemmes af, hvad nødvendig trafikkapacitet kræver, når hensyn tages til den tekniske og operationelle udvikling. Dette tilkendes i *artikel 3*. Heraf følger imidlertid, at nøje fastlagte grænser for udstrækningen af det luftrum, som kræves, ikke nu lader sig fastlægge for tiden omkring 1985 og senere. Derfor forudsættes afgrænsningen af det svenske luftrum, som danske myndigheder kan råde over, fastlagt i særlig overenskomst, jfr. *artikel 2*. I en til overenskomsten hørende protokol er der imidlertid i tilslutning til *artikel 2* givet udtryk for, at afgrænsningen af luftrummet omtrent ville være den på en vedhæftet skitse angivne, hvis fastlæggelsen skulle ske i 1973. Den på skitsen angivne grænse er i overensstemmelse med det resultat, som vedkommende arbejdsgruppe i 1972 anså for acceptabel, og protokol med tilhørende skitse vil være et afgørende fortolkningsbidrag ved afslutning af overenskomst til sin tid i henhold til *artikel 2*.

Artikel 4 pålægger de to landes luftfartsmyndigheder pligt til at sørge for, at lufttrafikken ved lufthavnene på Saltholm og ved Sturup samordnes således, at der opnås tilfredsstillende trafikafvikling på begge lufthavne. Den banekonfiguration, som bestemmelsen forudsætter på Saltholm, er den i anlægsloven om Saltholmlufthavnen angivne.

I stk. 2 bestemmes, at lufttrafikken til og fra de to lufthavne ikke må hindres eller begrænses af skydeområde eller atomkraftværk. Det følger bl. a. heraf, at Sverige ikke kan fastsætte sådanne restriktioner for beflyvning af svensk luftrum af hensyn til atomkraftværket ved Barsebäckshamn, at trafikafviklingen på Saltholm ikke kan ske på tilfredsstillende måde.

Bestemmelsen kan, hvad angår skydeområder, betyde, at skydevirksomheden mod luftmål ved Falsterbo må indstilles. For Danmarks vedkommende kan det blive nødvendigt at nedlægge eller yderligere begrænse udnyttelsen af skydeområderne ved Hesselø og Melby, men noget sådant vil kunne blive aktuelt i tiden efter 1980 af hensyn til afvikling af lufttrafikken i Øresundsområdet uafhængigt af anlæg af Saltholmlufthavnen.

I tilslutning til *artikel 4* er det i den tilhørende protokol tilkendegivet fra svensk side, at en udbyg-

ning af lufthavnen ved Sturup ikke skal medføre kapacitetsbegrænsninger for lufthavnen på Saltholm.

Artikel 6 bestemmer, hvilke lufttrafiktregler og forskrifter for lufttrafiktjeneste, som skal følges af danske lufttrafiktjenesteorganer, når disse virker inden for svensk luftrum. Der er indsat bestemmelser, som skal virke hen til, at ensartede regler i mulig udstrækning kommer til at gælde på begge sider af Øresund.

Artikel 7 sikrer en samordning af lufttrafiktjenestens metodik, udrustning, bemanning og uddannelse.

En egentlig sammenlægning af vedkommende til kontrolorganer i Danmark og Sverige er ikke fundet nødvendig. Det er imidlertid muligt, at etablering af et fælles organ til afvikling af lufttrafikken i Øresundsområdet kan blive nødvendigt. *Artikel 8* binder landene til i så tilfælde af slutte overenskomst om et fælles organ. Udgifterne deles i forhold til udnyttelsen.

Ifølge *artikel 10* skal der slutes særskilt overenskomst om eftersøgnings- og redningstjenesten i Øresund. De udgifter, som forårsages af Saltholms særlige beliggenhed, skal, som naturligt er, udredes af Danmark.

Territoriale spørgsmål.

Den ret, som Sverige i *artikel 1* indrømmer en fremmed stats — Danmarks — lufttrafiktjenesteorganer til at udøve virksomhed inden for svensk luftrum, har affødt et naturligt svensk ønske om i overenskomsten at præcisere, at denne ikke begrænser Sveriges muligheder for at hævde sin suverænitet og territoriale integritet. Herom handler bestemmelserne i *artiklerne 11-15*.

Særligt bemærkes, at forståelsen af disse bestemmelser ikke er undergivet voldgiftsbehandling i henhold til *artikel 20*, idet de herhenhørende spørgsmål efter deres karakter ikke er egnet for en sådan afgørelsesmåde.

Om disse bestemmelser er der særlig grund til at nævne, at beflyvning af svensk luftrum med andre statsluftfartøjer end svenske, herunder altså eksempelvis danske militærluftfartøjer, kræver særskilt svensk tilladelse i overensstemmelse med reglerne i *artikel 11*. Endvidere bestemmes det i *artikel 15*, at den svenske regering med umiddelbar virkning kan suspendere eller ophæve den ret, der er indrømmet ved bestemmelsen i *artikel 1*, i tilfælde af krig, krigsfare, eller om det ellers er nødvendigt af nationale sikkerhedsgrunde.

Flystøj.

Artiklerne 16-19 omhandler støjproblemerne.

Støjberegninger er foretaget for 1985 og 2000, dels efter den svenske beregningsmetode (kritisk bullergræns), dels efter den i Danmark anvendte metode (CNR-metoden). Resultaterne er stort set i overensstemmelse med hinanden. Det må herved bemærkes, at beregningerne er foretaget med henblik på tidspunkter, der ligger temmelig langt frem i tiden, og de for beregningerne gjorte forudsætninger er derfor behæftet med nogen usikkerhed. Som almindelig retningslinje har man imidlertid ved opstilling af forudsætningerne været tilbageholdende med hensyn til at anlægge støjmæssigt bedømt særligt gunstige vurderinger.

Som grundlag for bestemmelserne om støjbelastningen arbejder overenskomsten med det svenske kriterium „kritisk bullergræns“, hvilket begrebsnøjagtige, videnskabelige bestemmelse fastlægges i overenskomstens *bilag 2*. Denne grænse vil ifølge de foretagne undersøgelser for svensk landområdes vedkommende blive overskredet ved Barsebäckshamn og for dansk landområdes vedkommende (når bortses fra Saltholm) på det sydøstlige Amager, hvis en tilfredsstillende trafikafvikling på Saltholmlufthavnen skal opnås.

I overensstemmelse med dette resultat bestemmer

overenskomsten, at „kritisk bullergræns“ ved flyaktiviteter til, fra eller på Saltholm ikke må overskride den linje, som er fastlagt på *bilag 1* til overenskomsten. Skulle dette ske, er Danmark ifølge *artikel 19* forpligtet til at træffe de foranstaltninger, f. eks. ved ændring af flyveveje, benyttelse af andre baner på lufthavnen eller lignende, som man måtte finde egnede til at sikre, at grænsen ikke på ny overskrides.

Sker dette ikke, kan retten i henhold til *artikel 1* begrænses. Er helt ekstraordinære forhold, f. eks. meteorologiske, årsag til overskridelsen, vil der ikke være anledning til at iværksætte særlige foranstaltninger.

På basis af foreliggende sagkyndige undersøgelser og erklæringer er det anset for muligt at udnytte Saltholmlufthavnen i det i anlægsloven forudsatte omfang under overholdelse af de i overenskomsten angivne bestemmelser.

I øvrigt bestemmes det i *artikel 16*, at forstyrrelse fra flystøj over svensk landområde — som også tilsigtet for dansk landområde — skal begrænses, så vidt det er muligt, og nedbringes i takt med, hvad den tekniske og flyoperative udvikling tilsiger.

Artikel 18 forudsætter støjmålinger foretaget til kontrol af, at overenskomstbestemmelserne overholdes. Særlig overenskomst om målestationer og rutiner for målinger skal træffes.

Overenskomst mellem Danmark og Sverige om lufttrafik tjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm.

Luftrum og lufttrafik tjeneste.

Artikel 1.

Sverige tillader under hensyntagen til punkt 2.1.1. i annex 11 til konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart (Chicagokonventionen), at danske lufttrafik tjenesteorganer på de nedenfor angivne vilkår udøver lufttrafik tjeneste inden for svensk luftrum for lufttrafik under indflyvning til og udflyvning fra lufthavnen på Saltholm.

Ved lufttrafik tjenesteorganer forstås de organer, som er ansvarlige for lufttrafik tjenesten.

Artikel 2.

De danske og svenske luftfartsmyndigheder skal i en særlig overenskomst angive den maksimale udstrækning af det svenske luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafik tjenesteorganer må udøve lufttrafik tjeneste.

Når de danske lufttrafik tjenesteorganer har behov for at udøve lufttrafik tjeneste inden for svensk luftrum, skal behovet for luftrum og tidspunktet for ibrugtagning heraf anmeldes til de svenske lufttrafik tjenesteorganer.

Artikel 3.

De danske luftfartsmyndigheder påtager sig inden for den ramme, som nødvendig trafikkapacitet på Saltholm sætter, at reducere lufttrafikens omfang og udbredelse over svensk område, når den tekniske og operationelle udvikling tillader det.

Artikel 4.

De danske og svenske luftfartsmyndigheder skal drage omsorg for, at lufttrafikken ved lufthavnene på Saltholm og ved Sturup samordnes således, at der opnås tilfredsstillende trafikafvikling på begge lufthavne. Når det er nødvendigt, skal udnyttelsen af

Överenskommelse mellan Danmark och Sverige om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm.

Luftrum och flygtrafikledningstjänst.

Artikel 1.

Sverige medger, med beaktande av punkt 2.1.1. i annex 11 till konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen), att dansk flygtrafikledning på nedan angivna villkor får utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum för flygtrafik under in- och utflygning ved flygplatsen på Saltholm.

Med flygtrafikledning förstås de organ som är ansvariga för trafikledningstjänsten.

Artikel 2.

De danska och svenska luftfartsmyndigheterna skall i särskild överenskommelse ange den maximala utsträckningen av det svenska luftrum inom vilket dansk flygtrafikledning får utöva trafikledningstjänst.

När dansk flygtrafikledning behöver utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum, skall behovet av luftrum och tiden för ianspråktagandet anmälas till svensk flygtrafikledning.

Artikel 3.

De danska luftfartsmyndigheterna åtager sig att, inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm, minska omfattning och utbredning av flygverksamheten över svenskt område, när den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger det.

Artikel 4.

De danska och svenska luftfartsmyndigheterna skall tillse, att flygtrafiken vid flygplatserna på Saltholm och vid Sturup samordnas så att tillfredsställande trafikavveckling erhålles vid båda flygplatserna. Då det är nödvändigt skall utnyttjandet

banesystemerne på begge lufthavne samordnes. Det forudsættes, at banesystemet på Saltholm hovedsageligt får baneretningerne 03-21 og 14-32 og den planlagte tværbane på Sturup retningen 11-29.

For at opnå tilfredsstillende trafikafvikling må luftrafikken til og fra de to lufthavne ikke hindres eller begrænses af skydeområde eller atomkraftværk.

Artikel 5.

De danske luftfartsmyndigheder skal drage omsorg for, at trafikafviklingen sker sikkert og effektivt i de dele af svensk luftrum, inden for hvilke de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste. Den svenske luftfartsmyndighed har ret til information om, hvorledes den operative lufttrafiktjeneste udføres inden for sådant luftrum.

Artikel 6.

Danske lufttrafiktjenesteorganer, som udøver lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum, skal herunder være opmærksom på, at luftrafik inden for dette luftrum skal følge de i Sverige, med udgangspunkt i annex 2 til Chicagokonventionen, fastlagte lufttrafikregler, medmindre man fra svensk side har tilladt andet. Ændring af lufttrafikreglerne, som kan indvirke på lufttrafiktjenesten i dette luftrum, skal forud drøftes mellem de danske og svenske luftfartsmyndigheder.

De danske og svenske luftfartsmyndigheder skal bestræbe sig på, at de særlige bestemmelser, som publiceres i de respektive länders AIP eller Notam, for flyvning i de dele af terminalområder og kontrollzoner, der berøres af luftrafikken til og fra Saltholm, indholdsmæssigt er ens.

Danske forskrifter for lufttrafiktjeneste må ikke uden svensk godkendelse anvendes inden for svensk luftrum, som berøres af trafikken til og fra Saltholm, såfremt disse forskrifter afviger fra modsvarende svenske forskrifter på en måde, som kan indvirke på luftrafikken eller lufttrafiktjenesten i tilstødende svensk luftrum.

Artikel 7.

De danske og svenske luftfartsmyndigheder skal samordne lufttrafiktjenestens metodik, udrustning, bemanning og uddannelse i

av bansystemen vid de båda flygplatserna samordnas. Det förudsättes att bansystemet på Saltholm får i huvudsak banriktningarna 03-21 och 14-32 och den planerade tvärbanan på Sturup riktningen 11-29.

För att nå tillfredsställande trafikavveckling får flygtrafiken till och från de båda flygplatserna ej hindras eller inskränkas av skjutplats eller atomkraftverk.

Artikel 5.

De svenska luftfartsmyndigheterna skall tillse att trafikavvecklingen sker säkert och effektivt inom de delar av svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst. Den svenska luftfartsmyndigheten har rätt till information om hur den operativa trafikledningstjänsten bedrivs inom sådant luftrum.

Artikel 6.

Dansk flygtrafikledning skall vid utövande av trafikledningstjänst inom svenskt luftrum beakta att flygtrafik inom detta luftrum skall följa i Sverige med utgångspunkt från annex 2 till Chicagokonventionen fastställda trafikregler för luftfart, om ej annat medges från svensk sida. Ändring av trafikregler, som kan inverka på trafikledningstjänsten inom detta luftrum, skall föregås av överläggningar mellan de svenska och danska luftfartsmyndigheterna.

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall eftersträva att de särskilda föreskrifter som publiceras i respektive länders AIP eller Notam får samma innebörd vad avser flygning inom de delar av terminalområden och kontrollzoner som berøres av flygtrafiken till och från Saltholm.

Danska föreskrifter för trafikledningstjänst får ej utan svenskt godkännande tillämpas inom svenskt luftrum som berøres av trafikken till och från Saltholm, om föreskrifterna avviker från motsvarande svenska föreskrifter på ett sätt som kan inverka på flygtrafiken eller trafikledningstjänsten i angränsande svenskt luftrum.

Artikel 7.

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall samordna flygtrafikledningarnas metodik, utrustning, bemanning

den udstrækning, som er nødvendig for en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken.

Artikel 8.

De danske og svenske luftfartsmyndigheder skal, hvis det bliver nødvendigt, afslutte overenskomst om et fælles lufttrafiktjenesteorgan i Øresundsområdet.

Udgifterne ved denne fælles tjeneste skal fordeles mellem landene under hensyn til graden af dansk, respektive svensk udnyttelse heraf.

Artikel 9.

De danske og svenske luftfartsmyndigheder skal i fællesskab fastlægge rutiner for myndighedernes fremgangsmåde, hvis en flyveulykke eller risiko for en sådan ulykke indtræffer i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

Artikel 10.

Med hensyn til sådan eftersøgnings- og redningstjeneste i Øresund, som nødvendig-gøres af lufttrafikken på Saltholm, træffer danske og svenske myndigheder særlig overenskomst.

Den forstærkning af redningstjenesten i Øresund, som forårsages af Saltholms særlige beliggenhed, påtager Danmark sig at bekoste.

Territoriale spørgsmål.

Artikel 11.

I svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste, må der ikke uden tilladelse fra svensk side i hvert enkelt tilfælde finde flyvninger sted med andre statsluftfartøjer end svenske. Til sådanne flyvninger henregnes flyvning med militære luftfartøjer, flyvning i politi- og toldøjemed samt flyvning i ikke-erhvervsmæssigt øjemed med luftfartøjer, som ejes eller bruges af anden stat end Sverige. Ansøgning om tilladelse til at beflyve svensk luftrum skal ske ad diplomatisk vej senest 48 timer før den beregnede ankomst til svensk territorium. Hvis luftfartøjet er ubevæbnet og anvendes

och utbildning i den utsträckning som fordras för en säker och effektiv avveckling av flygtrafiken.

Artikel 8.

De danska och svenska luftfartsmyndigheterna skall, om det blir nödvändigt, träffa överenskommelse om en gemensam enhet för flygtrafikledningstjänsten i Öresundsområdet.

Kostnaderna för denna enhet skall fördelas mellan länderna med hänsyn till graden av dansk respektive svenskt nyttjande av enheten.

Artikel 9.

De danska och svenska luftfartsmyndigheterna skall gemensamt fastställa rutiner för myndigheternas handlande, för det fall att luftfartsolycka eller tillbud till sådan olycka inträffar inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

Artikel 10.

I fråga om sådan efterforsknings- och räddningstjänst i Öresund, som betingas av flygtrafiken vid Saltholm, träffas danska och svenska myndigheter särskild överenskommelse.

Den förstärkning av räddningstjänsten i Öresund som påkallas av Saltholms speciella läge åtager sig Danmark att bekosta.

Territoriella frågor.

Artikel 11.

Inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst får flygning med andra statsluftfartyg än svenska ej ske utan tillstånd från svensk sida i varje enskilt fall. Som sådan flygning räknas flygning med militärt luftfartyg, flygning för polis- eller tulländamål samt flygning i icke kommersiellt syfte med luftfartyg som äges eller brukas av annan stat än Sverige. Ansökan om tillstånd för tillträde till svenskt luftrum skall göras på diplomatisk väg senast 48 timmar före den beräknade ankomsten till svenskt territorium. Om luftfartyget är obebäpnat och användes för transport för Förenta Natio-

til transport for de Forenede Nationers regering eller til transport, som er ligestillet med civil lufttransport, ansøges der dog direkte hos den svenske luftfartsmyndighed. Dansk, statsejet luftfartøj, der anvendes til at kontrollere navigationshjælpemidler, kan opnå en stående tilladelse til at beflyve svensk luftrum for at udføre sådanne opgaver.

Artikel 12.

Hvis det opdages, eller der opstår mistanke om, at der foregår ikke-tilladt lufttrafik i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste, skal dette uopholdeligt anmeldes til de svenske lufttrafiktjenesteorganer. Tilsvarende gælder, for så vidt angår lufttrafik, som overtræder eller som mistænkes for at ville overtræde svenske toldbestemmelser.

Artikel 13.

De danske lufttrafiktjenesteorganer skal medvirke til, at de svenske militære myndigheder gennem de svenske lufttrafiktjenesteorganer modtager information om lufttrafikken i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste. Rutiner for meddelelse af sådan information skal i fællesskab udarbejdes af de danske og svenske luftfartsmyndigheder.

Hvis den svenske regering begærer det, skal der gives svensk forbindelsespersonel lejlighed til at tjenstgøre ved de danske lufttrafiktjenesteorganer for at indhente information om lufttrafikken i de dele af svensk luftrum, inden for hvilke de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

Artikel 14.

Denne overenskomst medfører ikke nogen begrænsning i Sveriges muligheder for at hævde sin suverænitet og territoriale integritet. Hvis militær indgriben fra svensk side aktualiseres mod sådan ukendt eller fremmed virksomhed, som kan befrygtes at krænke svensk territorium, skal de danske lufttrafiktjenesteorganer på svensk anmodning så hurtigt, som det af hensyn til flyvesikkerheden er muligt, rømme de nødvendige dele af det svenske luftrum således, at den militære indgriben kan gennemføres.

nernas räkning eller för transport som är likställd med civil lufttransport göres dock ansökan direkt hos den svenska luftfartsmyndigheten. Danskt statsägt luftfartyg, som användes för att kontrollera navigationshjälpmiddel, kan ges stående tillstånd att flyga i svenskt luftrum för att utföra sådana uppdrag.

Artikel 12.

Om obehörig flygning upptäckes eller mistänkes inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utöver trafikledningstjänst, skall detta omedelbart anmälas till svensk flygtrafikledning. Vad nu sagts skall även gälla i fråga om sådan flygverksamhet som bryter mot eller misstänkes bryta mot svenska tullbestämmelser.

Artikel 13.

Dansk flygtrafikledning skall medverka till att svensk militär myndighet genom svensk flygtrafikledning erhåller information om flygtrafiken inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst. Rutiner för meddelande av sådan information skall gemensamt utarbetas av de danske och svenska luftfartsmyndigheterna.

Om den svenska regeringen begär det, skall svensk förbindelsepersonal beredas tillfälle att tjänstgöra vid dansk flygtrafikledning för att inhämta information om flygtrafiken inom de delar av svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

Artikel 14.

Denna överenskommelse medför ej några inskränkningar i Sveriges möjligheter att hävda sin suveränitet och territoriella integritet. Om ingripande av militär art aktualiseras från svensk sida mot sådan okänd eller främmande verksamhet som kan befaras kränka svenskt territorium, skall den danska flygtrafikledningen på svensk anmodan så snabbt som det med hänsyn till flygsäkerheten är möjligt frilägga nödvändiga delar av det svenska luftrummet, så att det militära ingripandet kan genomföras.

Med henblik på situationer som beskrevet i stk. 1 skal de danske og svenske luftfartsmyndigheder i fællesskab udarbejde rutiner for midlertidig svensk overtagelse af lufttrafiktjenesten i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

Artikel 15.

I tilfælde af krig, krigsfare eller om det ellers er nødvendigt af nationale sikkerhedsgrunde, kan den svenske regering ved skriftlig meddelelse til den danske regering med umiddelbar virkning suspendere eller opheve retten for de danske lufttrafiktjenesteorganer til at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum.

Flystøj.

Artikel 16.

De danske luftfartsmyndigheder påtager sig inden for den ramme, som nødvendig trafikkapacitet på Saltholm sætter - hvilket også tilsigtes at skulle ske i forhold til dansk landområde - at tilpasse lufttrafikken ved Saltholm således, at mindst mulig forstyrrelse fra flystøj opstår over svensk landområde, samt at nedbringe disse forstyrrelser i takt med, hvad den tekniske og flyoperative udvikling tilsiger.

Artikel 17.

De danske luftfartsmyndigheder skal påse, at flyvevirksomhed på Saltholm samt lufttrafik under indflyvning til og udflyvning fra Saltholm lufthavn ikke forårsager sådan flystøj over svensk område, at såkaldt „kritisk bullergræns“ når uden for linjen A-F i *bilag 1*. Ved bestemmelsen af „kritisk bullergræns“ anvendes den metode, som angives i *bilag 2*. Regeringerne kan enes om anden norm end den nævnte „kritisk bullergræns“, hvis nye erfaringer foranleder det.

Artikel 18.

Länsstyrelsen i Malmöhus län foranstalter de støjmålinger, som er nødvendige for at sikre overholdelse af denne overenskomst.

De danske og svenske luftfartsmyndighe-

För fall som avses i första stycket skall de danska och svenska luftfartsmyndigheterna gemensamt utarbeta rutiner för temporärt svenskt övertagande av trafikledningstjänsten inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

Artikel 15.

I händelse av krig, krigsfara eller om det eljest är nödvändigt av nationella säkerhetsskäl kan den svenska regeringen genom skriftligt meddelande till den danska regeringen med omedelbar verkan suspendera eller upphäva rätten för den danska flygtrafikledningen att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Flygbuller.

Artikel 16.

De danska luftfartsmyndigheterna åtager sig att inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm — såsom också avses ske i förhållande till danskt land — anpassa flygtrafiken vid Saltholm så att minsta möjliga flygbullerstörningar uppstår över svenskt land samt att nedbringa dessa störningar i takt med vad den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger.

Artikel 17.

De danska luftfartsmyndigheterna skall tillse att flygverksamhet på Saltholm samt flygtrafik under in- och utflygning vid Saltholms flygplats inte åstadkommer sådant flygbuller över svenskt område att s. k. kritisk bullergräns når utanför linjen mellan punkterna A-F i *bilaga 1*. Vid bestämmande av kritisk bullergräns tillämpas den metod som anges i *bilaga 2*. Regeringarna kan enas om annan norm än den nämnda kritiska bullergränsen, om nya rön föranleder det.

Artikel 18.

Länsstyrelsen i Malmöhus län ombesörjer de bullermätningar som fordras för att säkerställa efterlevnaden av denna överenskommelse.

De danska och svenska luftfartsmyndig-

der træffer særskilt aftale om oprettelse af målestationer og om rutiner for målinger.

Artikel 19.

Hvis „kritisk bullergräns“ eller anden grænse, som regeringerne er blevet enige om, når uden for den i bilag 1 angivne linje, skal de danske luftfartsmyndigheder træffe sådanne foranstaltninger, at linjen ikke overskrides.

Hvis de danske myndigheder ikke efter forestilling fra den svenske luftfartsmyndighed inden en rimelig tid træffer sådanne foranstaltninger, som der sigtes til i stk. 1, kan den svenske regering i fornøden udstrækning begrænse retten for de danske lufttrafiktjenesteorganer til at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum.

Voldgiftsnævn.

Artikel 20.

Kan Danmark og Sverige ikke opnå enighed i spørgsmål om fortolkning eller anvendelse af bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 1-10 og artikel 16-19, skal spørgsmålet snarest indbringes for et voldgiftsnævn, hvis et af landene begærer det.

Yderligere bestemmelser om voldgiftsnævnet er indeholdt i *bilag 3*.

Denne overenskomst skal ratificeres og træder i kraft ved ratifikationsinstrumenternes udveksling, som skal finde sted i Stockholm.

Til bekræftelse heraf har underskrevne befuldmægtigede for regeringerne i Danmark og Sverige undertegnet denne overenskomst.

Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det danske og svenske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Danmarks regering

Jens Kampmann.

Sign.

For Sveriges regering

Bengt Norling.

Sign.

heterna träffar särskild överenskommelse om anordnande av mätstationer och om rutiner för mätningar.

Artikel 19.

Om kritisk bullergräns, eller annan gräns om vilken regeringarna enats, när utanför den i bilaga 1 angivna linjen, skall de danska luftfartsmyndigheterna vidtaga sådana åtgärder att linjen ej överskrides.

Om de danska myndigheterna ej, efter framställning från den svenska luftfartsmyndigheten, inom rimlig tid vidtager åtgärder som avses i första stycket, kan den svenska regeringen i erforderlig utsträckning begränsa rätten för dansk flygtrafikledning att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Skiljenämnd.

Artikel 20.

Kan Danmark och Sverige ej enas i fråga om tolkning eller tillämpning av artiklarna 1-10 och 16-19, skall frågan snarast överlämnas till prövning av skiljenämnd om ett av länderna begär det.

Ytterligare bestämmelser om skiljenämnd är intagna i *bilaga 3*.

Denne överenskommelse skall ratificeras och träder i kraft vid ratifikationsinstrumentens utväxling, som skall äga rum i Stockholm.

Till bekräftelse härav har nedanstående befullmäktigade ombud för regeringarna i Danmark och Sverige undertecknat denna överenskommelse.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på danska och svenska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Danmarks regering

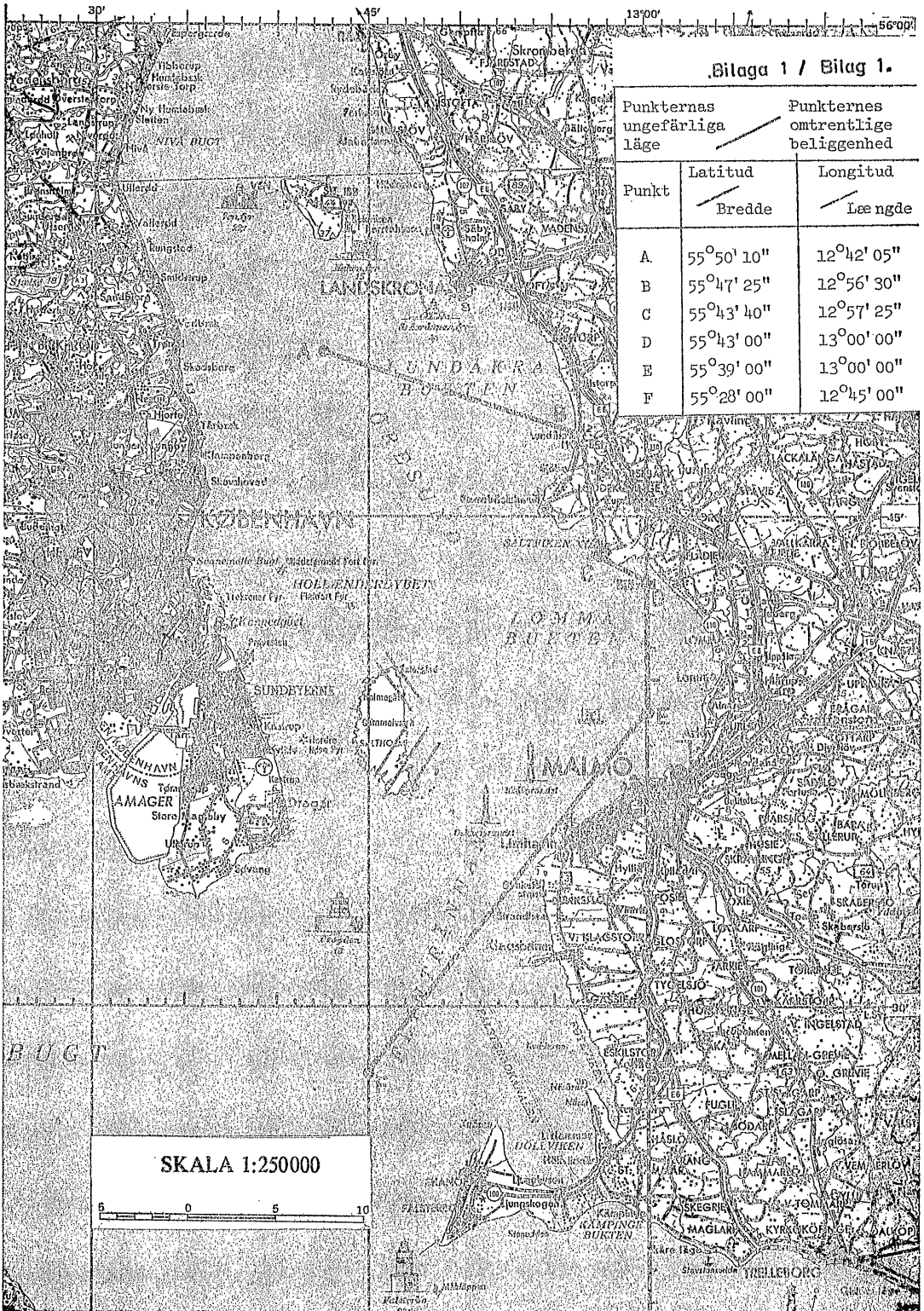
Jens Kampmann.

Sign.

För Sveriges regering

Bengt Norling.

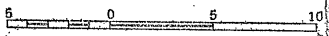
Sign.



·Bilag 1 / Bilag 1.

| Punkt | Punkternes omtrentlige beliggenhed | |
|-------|------------------------------------|------------|
| | Bredde | Længde |
| A | 55°50' 10" | 12°42' 05" |
| B | 55°47' 25" | 12°56' 30" |
| C | 55°43' 40" | 12°57' 25" |
| D | 55°43' 00" | 13°00' 00" |
| E | 55°39' 00" | 13°00' 00" |
| F | 55°28' 00" | 12°45' 00" |

SKALA 1:250000



*Bilag 2.***Bestemmelse af „kritisk bullergräns“.**

1. „Kritisk bullergräns“ er en beregnet geografisk kurve, som bestemmes på grundlag af antallet af flystøjeksponeringer, fordelt på dag, aften og nat, samt det maksimale lydniveau under hver eksponering.

Den støjdosiss, som karakteriserer „kritisk bullergräns“, svarer til gennemsnitlig 8 eksponeringer pr. dag (i tiden mellem kl. 07.00 og kl. 18.00) i et år med samme maksimale lydniveau 85 dB (A).

Den hertil svarende lydenergi pr. døgn kan skrives $W_k = 8 \cdot \text{antilog} \frac{85}{10}$

2. Bestemmelsen af „kritisk bullergräns“ sker ved anvendelse af energiprincippet, og lydniveauet angives i dB (A).

3. Antallet af flystøjeksponeringer sammenfattes i den såkaldte SED-frekvens, der angiver summen af geneækvivalente flystøjeksponeringer om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00) pr. år.

Ved beregning af SED-frekvensen antages genevirkningen af én flystøjeksponering om aftenen (kl. 18.00—kl. 23.00) at svare til genevirkningen af 3 eksponeringer om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00), medens genevirkningen af én flystøjeksponering om natten (kl. 23.00—kl. 07.00) antages at svare til genevirkningen af 10 eksponeringer om dagen.

SED-frekvensen bliver således:

$$N_v = N_{\text{dag}} + 3 \times N_{\text{aften}} + 10 \times N_{\text{nat}}$$

4. Sammenhængen mellem SED-frekvensen og lydniveauet ved „kritisk bullergräns“ kan udtrykkes ved formelen:

$$L = 85 - 10 \log \frac{N_v}{8}, \text{ hvor}$$

L er lydniveauet, der svarer til „kritisk bullergräns“, og N_v er SED-frekvensens middelværdi pr. døgn over et år.

*Bilaga 2.***Bestämning av kritisk bullergräns.**

1. Kritisk bullergräns är en beräknad geografisk linje som bestämmas med utgångspunkt från antalet flygbullerexponeringar fördelade över dag, kväll och natt samt den maximala ljudnivån vid varje exponering.

Den bullerdos som karakteriserar kritisk bullergräns erhålles vid en frekvens av i genomsnitt 8 exponeringar under dagtid (kl. 07.00-kl. 18.00) över året och en maximal ljudnivå vid varje exponering av 85 dB (A). Energimängden per dygn av dessa exponeringar kan skrivas

$$W_k = 8 \cdot \text{antilog} \frac{85}{10}$$

2. Vid bestämning av kritisk bullergräns tillämpas lika energiprincipen och uttryckes ljudnivån i dB (A).

3. Antalet flygbullerexponeringar uttryckes i summa störningsekivalenta bullerexponeringar under dagtid per år, den s. k. SED-frekvensen.

Vid beräkning av SED-frekvensen antages från störningssynpunkt en bullerexponering om kvällen (kl. 18.00-kl. 23.00) likvärdig med 3 exponeringar om dagen (kl. 07.00-kl. 18.00) och en exponering om natten (kl. 23.00-kl. 07.00) likvärdig med 10 exponeringar om dagen.

SED-frekvensen blir således:

$$N_v = N_{\text{dag}} + 3 \times N_{\text{kväll}} + 10 \times N_{\text{natt}}$$

4. Sambandet mellan SED-frekvensen och ljudnivån vid kritisk bullergräns kan uttryckas med formeln:

$$L = 85 - 10 \log \frac{N_v}{8}, \text{ där}$$

L = Ljudnivån vid kritisk bullergräns och N_v = SED-frekvensens medelvärde per dygn över året.

5. Ved bestemmelse af „kritisk bullergräns“ summeres lydenergien fra de forskellige flytyper og fra forskellige operationstyper. Den herved fundne lydenergi sammenlignes med den lydenergi W_k , der svarer til „kritisk bullergräns“, jfr. punkt 1.

Summering af lydenergien kan beskrives ved formlen:

$$W = \sum_i N_i \cdot \text{antilog} \frac{\text{dB}(A)_i}{10}, \text{ hvor}$$

W er lydenergien pr. døgn i beregningspunktet,

i er den i 'te flytype,

N_i er SED-frekvensen pr. døgn for den i 'te

flytype, der følger en bestemt flyvebane, og

$\text{dB}(A)_i$ er det maksimale lydniveau, der

frembringes i beregningstidspunktet af den i 'te flytype.

„Kritisk bullergräns“ er den geografiske kurve, der forbinder punkter på et kort, hvor $W = W_k$.

5. Vid bestämning av den kritiska bullergränsen summeras ljudenergin från olika flygplantyper och olika operationer. Den härvid erhållna ljudenergin jämföres med energimängden W_k för kritisk bullergräns enligt punkt 1. Summeringen av ljudenergin kan beskrivas med formeln

$$W = \sum_i N_i \cdot \text{antilog} \frac{\text{dB}(A)_i}{10}, \text{ där}$$

W = energimängd per dygn i beräkningspunkten,

i = den i : te flygplantypen,

N_i = SED-frekvensen per dygn för den

i : te flygplantypen som följer en bestämd flygväg,

$\text{dB}(A)_i$ = maximal ljudnivå, som åstad-

komes i beräkningspunkten av den i : te flygplantypen.

Kritisk bullergräns är den geografiska linje som sammanbinder punkter på kartan där $W = W_k$.

*Bilag 3.***Voldgiftsnævn.**

1. Voldgiftsnævnet består af tre medlemmer. Hvert land udpeger ét medlem. Eet medlem, som skal være nævnets formand, og som ikke må være hverken dansk eller svensk statsborger eller bosat i Danmark eller Sverige, udpeges af landene i forening. Såfremt formand eller andet medlem ikke er udpeget inden to måneder efter, at det ene land har fremsat begæring derom over for det andet land, skal han udpeges af præsidenten for den mellemfolkelige domstol på det ene lands begæring.

2. Voldgiftsnævnet fastsætter selv sin forretningsorden.

3. I tilfælde af meningsforskel i voldgiftsnævnet gælder den mening, som to medlemmer enes om. Har alle medlemmerne forskellige opfattelser, gælder formandens mening.

4. Voldgiftsnævnets afgørelse er bindende.

5. Hvert land udreder halvdelen af omkostningerne til voldgiftsnævnet.

I øvrigt udreder hvert land sine omkostninger ved voldgiftssagen.

*Bilaga 3.***Skiljenämnd.**

1. Skiljenämnd består av tre ledamöter. Vartdera landet utser en ledamot. En ledamot, som är ordförande i nämnden och som ej får vara vare sig dansk eller svensk medborgare eller bosatt i Danmark eller Sverige utses gemensamt av länderna. Om ordförande eller annan ledamot ej utsetts inom två månader från det att det ena landet framfört begäran därom hos det andra landet, skall han utses av ordföranden i Internationella domstolen på begäran av ena landet.

2. Skiljenämnd fastställer själv sin arbetsordning.

3. Uppkommer olika meningar inom skiljenämnd, gäller den mening som två ledamöter förenar sig om. Har alla ledamöterna olika meningar, gäller ordförandens mening.

4. Skiljenämnds beslut är bindande.

5. Länderna svarar för hälften var av kostnaderna för skiljenämnd. I övrigt står vartdera landet för sine kostnader för skiljeförfarandet.

Protokol.

Danmarks og Sveriges regeringer, som nedennævnte dato har underskrevet overenskomst mellem Danmark og Sverige om luftrafik tjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm, nedfælder i denne protokol følgende tillæg til overenskomsten.

1. I tilslutning til artikel 2 konstateres, at den maksimale udstrækning af det svenske luftrum, inden for hvilket danske lufttrafik tjenesteorganer kan udøve lufttrafik tjeneste, mest hensigtsmæssigt fastlægges senere under hensyn til de tekniske og operative forudsætninger, som da foreligger.

Parterne er imidlertid indforstået med, at, hvis den i artikel 2 nævnte overenskomst skulle træffes i året 1973, ville den maksimale, horisontale udstrækning af det berørte luftrum omtrent være den, som angives på den her vedhæftede skitse.

2. I tilslutning til artikel 4 udtales fra svensk side, at en udbygning af lufthavnen ved Sturup udover nuværende nord-syd bane ikke skal medføre begrænsninger i kapaciteten for lufthavnen på Saltholm.

Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det danske og svenske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For *Danmarks regering*

Jens Kampmann.

Sign.

For *Sveriges regering*

Bengt Norling.

Sign.

Protokoll.

Danmarks och Sveriges regeringar, som denna dag har undertecknat överenskommelse mellan Danmark och Sverige om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm, antecknar i detta protokoll följande tillägg till överenskommelsen.

1. I anslutning till artikel 2 konstateras att den maximala utsträckningen av det svenska luftrum inom vilket dansk flygtrafikledning får utöva trafikledningstjänst lämpligen fastställs senare med hänsyn till de tekniska och operativa förutsättningar som då föreligger.

Parterna är emellertid införstådda med att, om den i artikel 2 nämnda överenskommelsen träffas år 1973, den maximala utsträckningen i sidled av det berörda luftrummet skall vara ungefär den som anges på här bilagd skiss.

2. I anslutning till artikel 4 uttalas från svensk sida att en utbyggnad av flygplatsen vid Sturup utöver befintlig nord-sydbana inte skall medföra begränsning av kapaciteten för flygplatsen på Saltholm.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på danska och svenska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För *Danmarks regering*

Jens Kampmann.

Sign.

För *Sveriges regering*

Bengt Norling.

Sign.

SKISS hörande till protokollsanteckning nr 1 till den svensk-danska överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m.m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm

SKITSE til protokollat nr. 1 til dansk/svensk overenskomst om lufttrafiktjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm

