

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.