

Bekendtgørelse

om

en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og De Socialistiske
Sovjetrepublikkers Union.

Den 31. marts 1956 er der i Moskva undertegnet følgende luftfartsoverenskomst mellem Danmarks regering og De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions regering:

Luftfartsoverenskomst mellem Danmarks Regering og De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions Regering.

Danmarks regering og De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions regering, som nærer ønske om at afslutte en luftfartsoverenskomst, har med henblik herpå udpeget behørigt befuldmægtigede repræsentanter, der er kommet overens om følgende:

Artikel 1.

Hver af de kontraherende parter tilstår den anden kontraherende part de i bilag 1 til nærværende overenskomst angivne rettigheder med henblik på beflyvning af de deri anførte luftruter (i det følgende betegnet som de „aftalte ruter“).

Artikel 2.

1. Trafikken på de i bilag 1 til denne overenskomst angivne ruter kan påbegyndes, så snart den kontraherende part, hvem de i artikel 1 angivne rettigheder er tilstået, har udpeget et luftfartsselskab til at beflyve disse ruter, og så snart den kontraherende part, som tilstår rettighederne, har meddelt behørig tilladelse hertil, hvilket skal ske ufortøvet.

2. Alle tekniske og kommercielle spørgsmål i forbindelse med flyvningerne, herunder især fastsættelsen af fartplaner, takster, proceduren for afregninger samt teknisk betjening af luftfartøjer på jorden, skal afgøres i en mellem de udpegede luftfartsselskaber særlig afsluttet overenskomst, som, hvis det er nødvendigt, skal forelægges de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder til godkendelse.

3. Enhver af de kontraherende parter skal inden for sit territorium foreskrive de flyveveje, som luftfartøjerne skal følge, samt de punkter, hvor ind- og udflyvning skal finde sted.

Artikel 3.

Hver af de kontraherende parter forbeholder sig ret til midlertidigt at ophæve eller tilbagekalde de i bilag 1 til nærværende overenskomst angivne rettigheder, såfremt det ikke findes godtgjort, at den væsentlige del af ejendomsretten til eller den faktiske kontrol med det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab indehaves af den kontraherende parts statsborgere eller organer, eller såfremt det udpegede luftfartsselskab ikke overholder de i artikel 6 angivne love og bestemmelser eller ikke opfylder de vilkår, på hvilke rettighederne er tilstået i henhold til denne overenskomst.

Artikel 4.

1. For at sikre beflyvningen af de aftalte ruter skal hver kontraherende part stille radiohjælpemidler, belysnings-, meteorologiske og andre tjenester, som er nødvendige for disse flyvningers udførelse, til rådighed for den anden parts luftfartøjer samt give den anden kontraherende part oplysninger om disse hjælpemidler såvel som oplysninger om hoved- og reservelufthavne, hvor landinger kan foretages, samt om flyveveje inden for sit territorium.

2. Spørgsmål i forbindelse med flyvesikkerheden samt de kontraherende parters ansvar for flyvningernes udførelse behandles i bilag 2 til denne overenskomst og henhører under de kontraherende parters civile luftfartsmyndigheders kompetence. Ændringer og rettelser i dette bilag kan fremtidigt ske ved skriftlig aftale mellem de nævnte civile luftfartsmyndigheder.

3. Bilag 1 og de i tabel I og II i nævnte bilag aftalte ruter kan ændres ved overens-

komst mellem de kontraherende parter under denne overenskomsts hele gyldighedsperiode.

Artikel 5.

1. Brændstof, smøreolie, reservedele og andet materiel, som luftfartsselskaber udpeget af de kontraherende parter har anskaffet eller anskaffer på den anden kontraherende parts territorium udelukkende for eget trafikbehov, skal være fritaget for toldafgifter, skatter og andre afgifter i det tidsrum, de opbevares på denne kontraherende parts territorium.

2. Luftfartøjer, som anvendes til beflyvning af de aftalte ruter, samt forsyninger af brændstof, smøreolie, reservedele, udstyr og forråd, som forefindes ombord i luftfartøjer tilhørende luftfartsselskaber udpeget af den ene kontraherende part, skal på den anden kontraherende parts territorium være fritaget for told-, inspektions- og andre afgifter og skatter også i de tilfælde, hvor de forbruges af luftfartøjet under flyvning over sidstnævnte parts territorium, dog med undtagelse af de tilfælde, hvor de afhændes.

Artikel 6.

1. Hver af de kontraherende parters love og bestemmelser vedrørende ankomst til eller afgang fra deres territorier for luftfartøjer i international trafik eller vedrørende disse luftfartøjers drift og navigering over deres territorier finder anvendelse på luftfartøjer tilhørende det luftfartsselskab, som er udpeget af den anden kontraherende part.

2. Hver af de kontraherende parters love og bestemmelser vedrørende passagerers, besætningers og gods' ankomst til eller afgang fra deres territorier såsom bestemmelser vedrørende pas-, told-, valuta- og karantæneformaliteter finder anvendelse på passagerer, besætninger og gods, der befordres med luftfartøjer tilhørende luftfartsselskaber udpeget af den anden kontraherende part, ved deres ankomst til eller afgang fra den første kontraherende parts territorium.

Artikel 7.

1. Luftfartøjer tilhørende et af den ene kontraherende part udpeget luftfartsselskab skal ved flyvning over den anden kontraherende parts territorium være udstyret med sit lands for internationale flyvninger

fastsatte identifikationsmærker, registreringsbeviser, luftdygtighedsbeviser og andre af de kontraherende parters civile luftfartsmyndigheder foreskrevne luftfartøjsdokumenter samt radiolicenser. Piloter og øvrige besætningsmedlemmer skal være i besiddelse af de foreskrevne certifikater.

2. Samtlige ovenfor nævnte dokumenter, udstedt eller godkendt af den ene kontraherende part, skal anses som gyldige på den anden kontraherende parts territorium.

Artikel 8.

1. I tilfælde af nødlanding eller hvis noget hændelse luftfartøjer tilhørende den ene kontraherende part på den anden kontraherende parts territorium, skal den part, på hvis territorium hændelsen er indtruffet, straks underrette den anden part herom, træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på opklaringen af årsagerne til det indtrufne og hurtigst muligt iværksætte hjælpeforanstaltninger for besætning og passagerer, hvis de er kommet til skade ved det indtrufne, samt træffe foranstaltninger til sikring af post, bagage og gods, der befinder sig ombord i luftfartøjet.

2. Den part, som forestår undersøgelsen af det indtrufne, skal underrette den anden part om resultatet heraf, og den part, som luftfartøjet tilhører, skal være berettiget til at udpege egne observatører, der kan være til stede ved undersøgelsen af det indtrufne.

Artikel 9.

1. Til varetagelse af opgaver i forbindelse med trafikken samt luftfartøjernes betjening tilstår de kontraherende parter gensidigt de luftfartsselskaber, der faktisk udfører trafikken på de aftalte ruter, ret til at have repræsentanter samt medhjælpere til repræsentanterne i de lufthavne, som omhandles i tabellerne I og II i denne overenskomsts bilag 1. De kontraherende parter skal på gensidighedsbasis tilstræbe at yde disse repræsentanter og medhjælpere de lettelser, som er nødvendige for en effektiv udførelse af deres opgaver. Antallet af repræsentanter og medhjælpere skal fastsættes i en brevveksling mellem de kontraherende parter.

2. De i denne artikel nævnte repræsentanter og medhjælpere samt besætningsmedlemmer, som gør tjeneste ombord i

luftfartøjer tilhørende luftfartsselskaber udpeget af en af de kontraherende parter, skal være statsborgere i den pågældende kontraherende stat.

Artikel 10.

Nærværende overenskomst træder i kraft på datoen for dens undertegnelse og skal

Udfærdiget i Moskva den 31. marts 1956 i to eksemplarer på dansk og russisk. Begge tekster har samme gyldighed.

For Danmarks Regering:

(sign.) Alex Mørch.

For De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions Regering:

(sign.) S. F. Shavoronkov.

Bilag 1.

Bilag 1 til den under 31. marts 1956 mellem Danmarks Regering og De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions Regering afsluttede luftfartsoverenskomst.

1. De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions regering udpeger Generaldirektionen for Den Civile Luftflåde ved USSR's Ministerråd (Aeroflot) til at beflyve de ruter, der er angivet i tabel I i dette bilag.

2. Danmarks regering udpeger Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) til at beflyve de ruter, der er angivet i tabel II i dette bilag.

3. Under forudsætning af, at de i overenskomsten angivne vilkår iagttages, skal det af Danmarks regering udpegede luftfartsselskab på Sovjetunionens territorium være berettiget til i international trafik at optage og afsætte passagerer, post og gods i de i tabel II angivne lufthavne samt have ret til at anvende reservelufthavne og hjælpemidler til flyvningernes gennemførelse på de aftalte ruter.

4. Under forudsætning af, at de i overenskomsten angivne vilkår iagttages, skal

være gyldig, indtil en af de kontraherende parter over for den anden kontraherende part tilkendegiver ønsket om at opsigte nærværende overenskomst. I så fald bringes overenskomsten til ophør 12 måneder efter den dato, på hvilken meddelelsen om opsigelsen overgives til den anden kontraherende part.

det af USSR's regering udpegede luftfartsselskab på dansk territorium være berettiget til i international trafik at optage og afsætte passagerer, post og gods i de i tabel I angivne lufthavne samt have ret til at anvende reservelufthavne og hjælpemidler til flyvningernes gennemførelse på de aftalte ruter.

Aftalte ruter.

Tabel I.

For sovjetiske luftfartøjer:

1. Riga—København v. v.
2. Moskva—København v. v.

Tabel II.

For danske luftfartøjer:

1. København—Riga v. v.
2. København—Riga—Moskva v. v.

Bilag 2.

Bilag 2 til den under 31. marts 1956 mellem Danmarks Regering og De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions Regering afsluttede luftfartsoverenskomst.

I overensstemmelse med artikel 4 i overenskomsten af 31. marts 1956 mellem Danmarks regering og De Socialistiske Sovjetrepublikkers Unions Regering forpligter Direktoratet for Luftfartsvæsenet og Generaldirektionen for Den Civile Luftflåde ved USSR's Ministerråd sig til at følge nedenstående bestemmelser.

1. De for trafikkontrollen af luftfartøjers flyvninger nødvendige oplysninger skal gives af vedkommende flyveledelse.

2. Flyvebesætninger skal forsynes med skriftlige rapporter og mundtlige oplysninger vedrørende vejrforholdene langs alle ruterne samt med oplysninger om de for flyvningernes udførelse nødvendige lufthavnes og navigationshjælpemidlers tilstand.

3. Forinden afgang er piloten pligtig til at fremlægge en flyveplan til vedkommende flyveledelsesorgans godkendelse.

4. Flyvningen skal udføres i overensstemmelse med den således godkendte flyveplan. Ændringer i denne flyveplan kan kun finde sted efter tilladelse fra vedkommende flyveledelsesorgan, medmindre ekstraordinære omstændigheder, som kræver ufortøvet handling, er opstået. I så fald skal vedkommende flyveledelsesorgan snarest muligt underrettes om ændringer i flyveplanen.

5. Luftfartøjernes besætninger skal have et vagt på vedkommende flyveledelsesorgans sendefrekvens samt være beredt til at sende på dette organs modtagefrekvens. Forbindelsen skal om muligt opretholdes med radiotelefoni på russisk eller engelsk ved forbindelse med organer i Sovjetunionen og på dansk eller engelsk ved forbindelse med organer i Danmark. Såfremt det viser sig umuligt at opretholde forbindelse med radiotelefoni, skal radiotelegrafforbindelse anvendes i overensstemmelse med den internationale Q-kode.

6. Hvert af de af de kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber skal underrette vedkommende flyveledelsesorgan om vejrmåling i de respektive lufthavne, på hvilke landinger med deres luftfartøjer er tilladt.

7. Ekstraflývninger med luftfartøjer tilhørende de af hver af de kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber kan udføres efter forudgående anmeldelse fra vedkommende luftfartsselskab; sådan anmeldelse skal ske mindst 24 timer før luftfartøjets start.

8. For at muliggøre udveksling af de for flyvningernes udførelse og for flyveledelsen nødvendige oplysninger skal direkte tovejs radioforbindelse oprettes mellem terminal-lufthavnene på de aftalte ruter samt mellem de mellemliggende landingspladser, som er beliggende på de aftalte ruter på hver af de kontraherende parters territorier.

Indtil andre egnede faste forbindelser er oprettet, kan fornævnte radioforbindelse ligeledes anvendes til udveksling af sådan korrespondance mellem luftfartsselskaberne, som har til formål at sikre regelmæssighed og effektivitet på de flyveforbindelser, som oprettes ved overenskomst mellem de kontraherende parter.

9. Afgifter og andre former for betaling for benyttelsen af de på hver af de kontraherende parters territorier beliggende lufthavne, disses installationer og tekniske hjælpemidler skal opkræves hos det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab i overensstemmelse med officielt fastsatte og for dette territorium gældende afgifter og tariffer.

10. Afgifter og andre former for betaling for det af den danske part udpegede luftfartsselskabs benyttelse af enhver på USSR's territorium beliggende lufthavne, disses installationer og tekniske hjælpemidler, må ikke overstige de afgifter og tariffer, som opkræves for lignende tjenester på dansk territorium hos det af USSR udpegede luftfartsselskab.

11. Alle ændringer i nærværende bilag skal ske ved skriftlig overenskomst mellem Direktoratet for Luftfartsvæsenet og Generaldirektionen for Den Civile Luftflåde ved USSR's Ministerråd.

Samtidig med overenskomstens undertegnelse er der blevet udvekslet følgende noter:

Moskva, den 31. marts 1956.

Hr. formand,

I forbindelse med undertegnelsen i dag af en luftfartsoverenskomst mellem Danmarks regering og USSR's regering har jeg den ære at meddele Dem:

Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL), som af Danmarks regering er udpeget til at beflyve de i bilag 1 til overenskomsten anførte ruter, samarbejder med Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS). Scandinavian Airlines System (SAS) er et konsortium, som — gennem en mellem de ovennævnte selskaber den 8. februar 1951 afsluttet konsortiaftale, der er godkendt af Danmarks regering — er bemyndiget til at indgå aftaler med og påtage sig forpligtelser i forholdet til bl. a. andre luftfartsselskaber på Det Danske Luftfartsselskabs A/S (DDL) vegne.

Ifølge den norsk-sovjetiske og den svensk-sovjetiske luftfartsoverenskomst af dags dato har norske og svenske civile luftfartøjer samme ret til at udføre lufttrafik på sovjetisk territorium som danske civile luftfartøjer.

På grundlag af ovenstående har jeg den ære at foreslå:

1. Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) skal ved udførelsen af flyvninger på de aftalte ruter have ret til også at anvende luftfartøjer og besætninger tilhørende begge de andre selskaber, som indgår i Scandinavian Airlines System (SAS).

Hr. Marskal S. F. Shavoronkov,
Formand for USSR's delegation.

2. I det omfang Det Danske Luftfartsselskab A/S anvender luftfartøjer og besætninger tilhørende disse selskaber, finder bestemmelserne i ovennævnte dansk-sovjetiske luftfartsoverenskomst anvendelse på disse luftfartøjer og besætninger, som om disse tilhørte Det Danske Luftfartsselskab, og Det Danske Luftfartsselskab A/S og de kompetente danske myndigheder påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til bestemmelserne i ovennævnte overenskomst.

3. De i artikel 9 i ovennævnte luftfartsoverenskomster omhandlede repræsentanter og medhjælpere indtil et antal af ialt 4 for Det Danske Luftfartsselskab (DDL), Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA) tilsammen samt 4 for Aeroflot kan udveksles på samme måde som de i punkt 1 omhandlede luftfartøjsbesætninger. Med den anførte begrænsning har luftfartsselskaberne ret til efter gensidig overenskomst at fordele nævnte antal repræsentanter på de i bilag 1 til luftfartsoverenskomsterne anførte lufthavne.

Såfremt De ikke finder noget at erindre imod disse forslag, foreslår jeg, at denne skrivelse og Deres svar skal udgøre en overenskomst mellem vore regeringer om de pågældende spørgsmål.

Modtag, hr. formand, udtrykket for min mest udmærkede højagtelse.

Formand for den danske delegation.

(sign.) Alex Mørch.

Moskva, den 31. marts 1956.

Hr. formand,

Jeg har den ære at anerkende modtagelsen af Deres brev af dags dato, hvori De har meddelt følgende:

„Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL), som af Danmarks regering er udpeget til at beflyve de i bilag 1 til overenskomsten anførte ruter, samarbejder med Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS). Scandinavian Airlines System (SAS) er et konsortium, som — gennem en mellem de ovennævnte selskaber den 8. februar 1951 afsluttet konsortiaftale, der er godkendt af Danmarks regering — er bemyndiget til at indgå aftaler med og påtage sig forpligtelser i forholdet til bl. a. andre luftfartsselskaber på Det Danske Luftfartsselskabs A/S (DDL) vegne.

Ifølge den norsk-sovjetiske og den svensk-sovjetiske luftfartsoverenskomst af dags dato har norske og svenske civile luftfartøjer samme ret til at udføre lufttrafik på sovjetisk territorium som danske civile luftfartøjer.“

På grundlag af foranstående har De foreslået:

1. „Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) skal ved udførelsen af flyvninger på de aftalte ruter have ret til også at anvende luftfartøjer og besætninger tilhørende begge de andre selskaber, som indgår i Scandinavian Airlines System (SAS).

2. I det omfang Det Danske Luftfartsselskab A/S anvender luftfartøjer og besætninger tilhørende disse selskaber, finder bestemmelserne i ovennævnte dansk-sovjetiske luftfartsoverenskomst anvendelse på disse luftfartøjer og besætninger, som om disse tilhørte Det Danske Luftfartsselskab, og Det Norske Luftfartsselskab A/S og de kompetente danske myndigheder påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til bestemmelserne i ovennævnte overenskomst.

3. De i artikel 9 i ovennævnte luftfartsoverenskomster omhandlede repræsentanter og medhjælpere indtil et antal af ialt 4 for Det Danske Luftfartsselskab (DDL), Det Norske Luftfartsselskab A/S (DDL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA) tilsammen samt 4 for Aeroflot kan udveksles på samme måde som de i punkt 1 omhandlede luftfartøjsbesætninger. Med den anførte begrænsning har luftfartsselskaberne ret til efter gensidig overenskomst at fordele nævnte antal repræsentanter på de i bilag 1 til luftfartsoverenskomsterne anførte lufthavne“.

I besvarelse heraf har jeg den ære at meddele Dem, at jeg intet finder at erindre mod Deres forslag, og at jeg kan akceptere, at Deres brev og nærværende svar skal udgøre en overenskomst mellem vore regeringer om de pågældende spørgsmål.

Modtag, hr. formand, udtrykket for min mest udmærkede højagtelse.

Formand for USSR's delegation.

(sign.) S. F. Shavoronkov.

Hans Excellence Ambassadør Alexis Mørch,
Formand for den danske delegation.

Udenrigsministeriet, den 10. juli 1956.

Ernst Christiansen.