

1921.

SVERIGES

N:r 3.

ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER.

N:r 3.

Provisorisk överenskommelse med Storbritannien angående luftfart mellan Sverige och Storbritannien. Stockholm den 16 februari 1921.

Överenskommelse.

Enär Hans Majestät Konungens av Sverige Regering och Hans Brittiska Majestäts Regering för gott och nyttigt funnit att avsluta en provisorisk överenskommelse angående luftfart mellan Sverige och Storbritannien, så hava undertecknade, därtill av sina respektive regeringar vederbörligen befullmäktigade, överenskommit som följer:

Art. 1.

Denna överenskommelse avser endast privata och handelsluftfartyg, vilka såsom sådana behöri gen registrerats av svenska respektive brittiska regeringen. Envar av de båda fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva privata och handelsluftfartyg, hemmahörande i den andra staten, rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats territorium och territorialvatten på i denna överenskommelse bestämda villkor.

Agreement.

The Royal Swedish Government and His Britannic Majesty's Government being desirous of entering into a provisional agreement relating to air navigation between Sweden and Great Britain:

The Undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments have agreed as follows:

Art. 1.

This agreement applies only to private and commercial aircraft, duly registered as such by the Swedish and British Governments respectively. Each of the two contracting States undertakes in time of peace to allow the private and commercial aircraft of the other State liberty of innocent passage above its territory and territorial waters provided that the conditions set forth in the present agreement are observed.

Envar av de fördragsslutande staterna har rätt att åt där hemmahörande luftfartyg förbehålla yrkesmässig befordran av personer eller gods mellan två punkter inom statens område.

Each of the two contracting States shall have the right to reserve to its national aircraft the carriage of persons and goods for hire between two points within its own territory.

Art. 2.

Svenska regeringen och Storbritanniens regering äro berättigade att av militära skäl eller av hänsyn till allmän säkerhet förbjuda luftfärd över vissa områden inom deras territorium vid äventyr av i lagstiftning bestämt straff, men med förbehåll, att i detta hänseende ingen åtskillnad göres mellan de båda staternas privata och handelsluftfartyg. Uppgift å de områden, över vilka luftfärd sålunda är förbjuden, skall meddelas den andra staten.

Art. 2.

The Swedish Government and the Government of Great Britain shall have the right for military reasons or for the public security, to forbid flight over certain areas of the territory under the penalties provided by their legislation, but subject to the reservation that no distinction shall be made in this respect between the private and commercial aircraft of the two States. The areas thus prohibited will be notified to the State interested.

Art. 3.

Luftfartyg, som befinner sig över ett förbjudet område, skall omedelbart giva den nödsignal, som är föreskriven i luftfärdsreglerna i den stat, över vilken färden äger rum, och skall snarast möjligt landa utanför det förbjudna området på en av flygplatserna i denna stat.

Art. 3.

Any aircraft which finds itself above a prohibited area shall immediately give the signal of distress provided in the regulations as to air navigation of the State flown over and shall land as soon as possible on one of the aerodromes of that State and outside the prohibited area.

Art. 4.

Varje luftfartyg skall vara försett med ett registrerings- och ett luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av vederbörlig myndighet i någon av de båda staterna, samt med en resedagbok.

Art. 4.

Every aircraft shall be provided with a certificate of registration and a certificate of airworthiness, issued by the competent authorities of either of the two States or under their sanction, and also with a log-book.

Det skall föra tydliga och synliga märken, som möjliggöra dess identifiering under luftfärd.

It shall carry distinctive and visible marks allowing it to be identified while flying.

Art. 5.

Förarna skola vara försedda med förarbevis, utfärdat av vederbörlig myndighet i någon av de båda staterna, eller av en av dessa godkänd förening. Varje förare skall vidare vara försedd med handlingar, som utvisa hans nationalitet, identitet, hans militära grad (om han innehar dylik) och skall, om sådant erfordras, vara försedd med pass. Passage-rarna skola vara försedda med de identitetshandlingar och pass, som fordras av gällande lagar och bestämmelser.

Art. 5.

The pilots shall be provided with a certificate of competency issued by the competent authorities of either of the two States, or by an association recognized by them. Each pilot shall further carry documents establishing his nationality, his identity, his military rank (if any) and shall, if necessary, be provided with passports. The passengers shall be provided with all the documents of identity and passports required by the laws and regulations in force.

Art. 6.

Intet luftfartyg må medföra radioinstallation utan särskilt tillstånd från den stat, där det är hemmahörande. Radioinstallationen må endast begagnas av medlem av besättningen, som är i besittning av särskilt certifikat härför.

Art. 6.

No wireless apparatus shall be carried by an aircraft without a special licence issued by the State to which it belongs. Such apparatus shall only be used by such members of the crew as are provided with a special licence for the purpose.

Art. 7.

Luftfartyg, som deltagar i internationell luftfart mellan de båda staterna, må föra passagerare och gods, men skall vara försett, för passagerarnas vidkommande med namnförteckning, för godsets vidkommande med lastförteckning och förteckning över medförda förråd, samt med av lastavsändarna avgivna noggranna lastdeklarationer.

Art. 7.

An aircraft engaged in international navigation between the two States may carry passengers and goods but shall be provided: for passengers with a list of their names; for goods, with a manifest of the goods and supplies carried and with detailed declarations made out by the consignors.

Befordran av passagerare och gods skall äga rum i enlighet med de vid varje tid gällande lagar och bestämmelser. Post må medföras, om överenskomelse härom träffats mellan de båda ländernas poststyrelser och densamma äger gällande kraft.

The carriage of passengers and goods shall be in accordance with the laws and regulations in force for the time being. Mails may be carried, if an agreement to this effect has been concluded, and is for the time being in force, between the postal administrations of the two countries.

Art. 8.

När luftfartyg avgår eller landar, äro myndigheterna i de fördragsslutande staterna berättigade att visitera fartyget och pröva de handlingar, med vilka det skall vara försett.

Art. 8.

Upon the departure and upon the landing of aircraft the authorities of the two countries shall in all cases have the right to search them with a view to examining and verifying the documents with which they must be provided.

Art. 9.

Luftfartyg, hemmahörande i någondera staten, äger i den andra fördragsslutande staten anspråk på rätt till landning och i fall av nöd rätt till samma hjälpmedel, som där hemmahörande luftfartyg.

Art. 9.

Aircraft of the two States shall have the right of landing, and in case of distress may claim the same assistance as aircraft of the country in which a landing is effected.

Art. 10.

Varje flygplats i någondera staten, som skall vara öppen för allmänt bruk för de där hemmahörande luftfartyg mot erläggande av viss avgift, skall likaledes under samma villkor vara öppen för det andra landets luftfartyg.

Art. 10.

Every aerodrome in either of the two States which is open to public use by its national aircraft on payment of certain dues shall likewise be open under the same conditions to aircraft of the other State.

Art. 11.

Intill dess annorlunda förordnats, skola till Sverige ankommande luftfartyg landa på och från Sverige till England avgående luftfartyg avgå från någon av följande flygplatser:

Art. 11.

Until otherwise provided all aircraft entering Sweden must land at, and any aircraft leaving Sweden for England must depart from one of the following aerodromes, namely:

Nämligen: *Vid ankomst från eller avgång i östlig riktning.*

When arriving from or departing in an easterly direction.

För lant-luftfartyg: Stockholm (Barkarby eller Ladugårdsgärdet).

For land-aircraft: Stockholm (Barkarby or Ladugårdsgärdet).

För vatten-flygplan: Stockholm (Lilla Värtan).

For Seaplanes: Stockholm (Lilla Värtan).

Vid ankomst från eller avgång i västlig eller sydlig riktning.

When arriving from or departing in a Westerly or Southerly direction.

För lant-luftfartyg: Göteborg (Tingstad-vassen) eller Malmö (Bulltofta-fälten).

For Land-aircraft: Gothenburg (Tingstad-vassen) or Malmö (Bulltofta fields).

För vatten-flygplan: Malmö.
Till England ankommande luftfartyg skola landa på, och från England till Sverige avgående luftfartyg avgå från någon av följande flygplatser, nämligen:
Lympe i Kent,
Croydon i Surrey, eller
Cricklewood i Middlesex.
Dock skola vatten-flygplan och flygbåtar, som ankomma till eller avgå från England, landa vid och avgå från Felixstowe.

Art. 12.

Svenska gränsen må endast passeras i den omedelbara närheten av ovannämnda platser, nämligen Göteborg, Malmö och Stockholm.

Brittiska gränsen må endast passeras mellan följande punkter, nämligen:

I fråga om lant-luftfartyg mellan Folkestone och Dungeness;
i fråga om vatten-flygplan och flygbåtar mellan Orfordness och the Naze.

Art. 13.

Luftfartyg må ej gå ned, innan detsamma landat på en tull-landningsplats. I händelse av nödlandning innan anmälan vid en tullandningsplats skett, skall föraren omedelbart underrätta närmaste polis- eller tullmyndighet och skall å vederbörande myndighets vägnar och intill dess densamma hunnit anlända, hindra, att passagerare avlägsna sig eller att lasten lossas.

Art. 14.

Luftfartyg och dess besättning skola vara underkastade alla rättsliga förpliktelser, som härröra från den allmänna lagstift-

For Seaplanes: Malmö.
All aircraft entering England must land at and any aircraft leaving England for Sweden must depart from, one of the following aerodromes, namely:
Lympe in Kent,
Croydon in Surrey, or
Cricklewood in Middlesex.
Provided that seaplanes or flying-boats entering or leaving England shall land at or depart from Felixstowe.

Art. 12.

The Swedish frontier shall only be crossed in close neighbourhood of the above named places, viz. Gothenburg, Malmö or Stockholm.

The British frontier shall only be crossed between the following points namely:

In the case of aeroplanes between Folkestone and Dungeness;
in the case of seaplanes or flying-boats, between Orfordness and the Naze.

Art. 13.

Landing by aircraft before having landed at a Customs aerodrome is prohibited. In case of a forced landing, before having reported at a Customs aerodrome, the pilot shall immediately notify the nearest police or Customs authority, and on behalf of and until the arrival of the competent authority, shall prevent the departure of the passengers or the unloading of the cargo.

Art. 14.

The aircraft and its crew shall be subject to all the legal obligations which arise from general legislation, from Customs and

ningen, tull- och skattelagstiftningen samt alla bestämmelser, som äro utfärdade av hänsyn till den allmänna säkerheten såväl som de bestämmelser angående luftfart, som äro gällande i det land, där luftfartyget befinner sig, varvid dock skall underförstås, att de bevis och certifikat, som utfärdats till luftfartyg och förare från Storbritannien skola hava samma giltighet som de i Sverige utfärdade motsvarande handlingar och vice versa.

Art. 15.

Det är förbjudet att från luftfartyg under färd utkasta annan ballast än fin sand eller vatten.

Art. 16.

Allt utkastande eller lossande under färd av något annat föremål eller ämne än ballast är förbjudet. Från denna regel göres endast undantag i fråga om postförande luftfartyg och i fall då särskilt tillstånd därtill utverkats.

Art. 17.

Svenska och brittiska regeringarna skola ömsesidigt underätta varandra om de i respektive länder gällande bestämmelser rörande luftfart.

Art. 18.

Denna överenskommelse är icke tillämplig beträffande militära luftfartyg. Flygning med militära luftfartyg från Sverige till Storbritannien eller vice versa må icke utan särskilt medgivande äga rum.

excise legislation, and any regulations which are laid down for public safety, as well as to the regulations as to air navigation in force in the State in which they may be, it being understood, however, that the licences and certificates issued to the aircraft and to the pilots of Great Britain shall have the same validity as the corresponding documents issued in Sweden and vice versa.

Art. 15.

The dropping of ballast, other than fine sand or water from an aircraft in flight, is prohibited.

Art. 16.

All unloading or discharge in the course of flight of any article or substance, other than ballast, is prohibited. The only exceptions which will be made to this rule will be in the case of postal aircraft and in cases for which permission may be specifically granted.

Art. 17.

The Swedish Government will communicate reciprocally with the British Government the regulations relative to air navigation in Sweden.

Art. 18.

The present agreement is not applicable to military aircraft. No flight of military aircraft from Sweden to Great Britain or vice versa will be made without special authorisation.

Art. 19.

Denna överenskommelse, som är av provisorisk natur, kan när som helst med 3 månaders uppsägningstid uppsägas av envar av de fördragsslutande staterna.

Vidare förbehåller sig envar av de fördragsslutande staterna rätt att med omedelbar verkan uppsäga föreliggande överenskommelse, så snart båda de fördragsslutande staterna ratificerat den i Paris den 13 oktober 1919 undertecknade internationella luftfartskonventionen.

Till bekräftande härav hava undertecknade underskrivit denna överenskommelse och försett densamma med sina sigill.

Som skedde i Stockholm i två exemplar på svenska och engelska språken den 16 februari 1921.

HERMAN WRANGEL.

(L. S.)

Bilaga.

1.

Beträffande artiklarna 1 och 4 är det överenskommet, att så länge enligt gällande svenska bestämmelser privata luftfartyg må tagas i bruk i Sverige mot företeende endast av ett luftvärldighetsbevis, utfärdat av vederbörande svenska myndighet, svenskt luftfartyg skall anses hava uppfyllt de i art. 1 och 4 mom. 1 uppställda villkor, om det är försett med sådant bevis jämte resedagbok.

Likaledes är det överenskommet, att så länge enligt gällande svenska bestämmelser privat luftfartyg icke måste föra annat igenkänningsmärke än nationali-

Art. 19.

The present agreement, which is of a provisional character, may be denounced by either of the contracting parties at any time by giving notice 3 months in advance.

Furthermore each of the contracting parties reserves to itself the right to denounce the present agreement, such denunciation to take immediate effect after the two contracting parties have ratified the international Air Convention signed at Paris the 13th of October 1919.

In witness whereof the Undersigned have signed the present agreement, and have affixed thereto their seals.

Done at Stockholm in duplicate, in the English and Swedish languages the 16th of February 1921.

COLVILLE BARCLAY.

(L. S.)

Annexe.

1.

With reference to articles 1 and 4, it is agreed, that, so long as under Swedish law civil aircraft may fly in Sweden on the production only of a certificate of airworthiness, issued by the competent Swedish authority, a Swedish aircraft shall be held to comply with the conditions laid down in article 1 and article 4 paragraph 1, if provided with such a certificate and log-book.

It is also agreed that, so long as under Swedish law civil aircraft is required to carry no other distinctive marks than the nationality mark, the provisions

tetsmärket, den i art. 4, mom. 2 fastställda regel skall anses iakttagen, då dylikt märke föres på sätt i sagda punkt stadgas.

2.

Vardera av de fördragsslutande parterna är berättigad att, när fråga är om luftfart över dess eget område, vägra att erkänna ett för en av dess egna undersåtar av den andra fördragsslutande staten utfärdat förar- eller annat bevis.

3.

Det är överenskommet att inrättandet av en regelbunden luftfartsförbindelse mellan de båda fördragsslutande staterna må göras beroende av, att från sagda staters respektive myndigheter erhålles särskilt tillstånd eller koncession.

4.

Beträffande art. 14 är det överenskommet, att vederbörande myndighet i de båda fördragsslutande staterna skall utfärda bestämmelser i syfte, att ägare av luftfartyg, vilket företager luftfärd över den andra fördragsslutande statens område, skall täcka försäkring gentemot risk för tredje man i överensstämmelse med det överflugna landets lagar och författningar, för så vitt dessa föreskriva dylik försäkring.

5.

Denna bilaga skall anses utgöra en integrerande del av ovanstående överenskommelse.

WRGL.

of article 4 paragraph 2, shall be considered as fulfilled if such a mark is carried in the manner prescribed in the article in question.

2.

For the purpose of flights within the limits of and above its own territory, each of the contracting parties has the right to refuse to recognise certificates of competency and licences granted to one of its nationals by the other contracting State.

3.

It is agreed that the establishment of a regular service between the two contracting States may be made conditional to a special licence or concession being obtained from the authorities of the said contracting States.

4.

With regard to article 14 it is agreed that the authorities of each contracting State shall issue instructions to the effect that owners of aircraft flying over the territory of the other contracting State shall insure against third party risks according to the rules and regulations of the country flown over, should such insurance be required thereby.

5.

The present annexe shall be considered as an integral part of the above agreement.

C. B.

Utkom av trycket den 18 februari 1921.