

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 24 FEBRUARI 1927.

Wetsontwerp

tot goedkeuring der Overeenkomst tusschen België
en Duitschland betreffende de luchtvaart.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Korten tijd na de onderteekening der Verdragen van Locarno, waren de geallieerde Regeeringen van oordeel dat het oogenblik gekomen was om zekere, sedert het Verdrag van Versailles van kracht zijnde maatregelen, waarvan het behoud als gevolg zou gehad hebben de ontwikkeling te beperken der nuttige economische betrekkingen tusschen de geallieerde landen en Duitschland, te herzien.

Onder deze maatregelen, was het verbod voor de Duitsche burgerlijke vliegtuigen om boven de bezette gebieden in Duitschland te vliegen, feitelijk een der gewichtigste; sedert lang reeds eischte de openbare meening in Duitschland zijne afschaffing of althans eene verzachting van het van kracht zijnde regime. De Hooge Intergeallieerde Commissie der Rijnlanden en het Intergeallieerd Militair Comité van Versailles werden omtrent de geschiktheid van eene dergelijke wijziging geraadpleegd en vonden er geen bezwaar in.

De gelegenheid was gunstig om te verkrijgen dat de Regeering van het Reich harerzijds de hinderpalen gesteld tegen het overvliegen van de niet bezette gebieden door de geallieerde burgerlijke vliegtuigen zou wegnemen.

Op deze wederkerige grondslagen werden de besprekingen aangeknoopt die geleid hebben tot de onderteekening en de uitwisseling, op datum van 22 Mei 1926, van brieven waarvan het geheel de overeenkomst uitmaakt aangegaan tusschen de Conferentie der Ambassadeurs en de Duitsche Regeering betreffende het toekomstig regime der Duitsche luchtvaart.

Dit algemeen akkoord sluit bovendien in zich de onderteekening van twee bijzondere Overeenkomsten, de eene tusschen België en Duitschland, de andere tusschen Frankrijk en Duitschland, voor het wederzijdsch overvliegen der nationale grondgebieden waarvan sprake. De Belgisch-Duitsche Luchtvaartovereenkomst werd op 29 Mei 1926 te Parijs onderteekend.

Deze Overeenkomst regelt tot algeheele voldoening der Partijen de burgerlijke luchtvaart van beide betrokken landen.

Dit is het voorwerp van het navolgend wetsontwerp.

Minister van Buitenlandsche Zaken,

EMILE VANDERVELDE.

Overeenkomst

tusschen België en Duitschland betreffende de Luchtvaart.

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN en de PRESIDENT VAN HET DUITSCHE RIJK,

Evenzeer overtuigd van het wederzijdsch belang dat België en Duitschland er bij hebben, binnen het kader der bestaande Verdragen en Overeenkomsten en met een vredelievend doeleinde, hunne luchtverbindingen en, over het algemeen, de internationale verbindingen door de lucht te bevorderen,

Hebben besloten te dien einde eene Overeenkomst aan te gaan en hebben tot hunne respectieve gevolmachtigden benoemd, te weten :

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Z. E. den Heer BAPON DE GAFFIER d'HESTROY, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van België te Parijs,

DE PRESIDENT VAN HET DUITSCHE RIJK :

Z. E. den Heer VON HOESCH, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Duitschland te Parijs,

Welke, na hunne in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten uitgewisseld te hebben, over de volgende beschikkingen overeengekomen zijn :

EERSTE ARTIKEL.

Iedere der Hooge Verdragsluitende Partijen zal in vredetijd aan de luchtvaartuigen der andere Verdragsluitende Partij die er regelmatig ingeschreven zijn, vrijen doortocht boven haar grondgebied verleenē, mits de voorwaarden van deze Overeenkomst nageleefd worden.

Het is evenwel verstaan dat de inrichting of de uitbating, door eene onderneming onderhoorig aan eene der Hooge Verdragsluitende Partijen, van regelmatige luchtvaartlijnen die over het grondgebied der andere Hooge Verdragsluitende Partij heengaan (met of zonder landing), aan eene Bijzondere Overeenkomst tusschen beide Staten zal onderworpen zijn.

Voor de toepassing dezer Overeenkomst wordt door grondgebied verstaan het grondgebied van het moederland met inbegrip der territoriale wateren.

Door luchtvaartuigen wordt er verstaan de private luchtvaartuigen en de uitsluitend voor handelsdoeleinden bestemde Staatsluchtvaartuigen.

ARTIKEL 2.

De luchtvaartuigen van eene der Hooge Verdragsluitende Partijen, hunne bemanning en hunne passagiers zijn, wanneer zij zich op het grondgebied van den anderen Staat bevinden, onderworpen aan de verplichtingen voortvloeiend uit de beschikkingen die in den Staat waarvan sprake van kracht zijn, inzonder-

heid aan de voorschriften betreffende de luchtvaart in het algemeen, in zooverre zij van toepassing zijn op al de vreemde luchtvaartuigen zonder onderscheid van nationaliteit, verder betreffende de douane en andere rechten, de uit- en invoerverboden, het vervoer van personen en goederen, de veiligheid en de openbare orde. Zij zijn ook onderworpen aan de andere verplichtingen voortvloeiende uit de van kracht zijnde algemeene wetten, voor zoover deze overeenkomst niets anders voorziet.

Nu al is er voorzien dat het handelsvervoer van personen of goederen tusschen twee punten van het eigen grondgebied aan de luchtvaartuigen van het land zelf kan voorbehouden worden.

ARTIKEL 3.

Beide Verdragsluitende Partijen kunnen het luchtverkeer boven zekere zones van hun grondgebied verbieden, onder voorbehoud dat er in dit opzicht geen onderscheid worde gemaakt tusschen hunne eigen luchtvaartuigen en deze van den anderen Staat. Ieder der Verdragsluitende Staten moet aan den anderen Staat de territoriale zones bekendmaken waarboven het luchtverkeer verboden is.

Bovendien behoudt ieder der Verdragsluitende Partijen zich het recht voor, in uitzonderlijke omstandigheden en met onmiddellijke uitwerking, het luchtverkeer boven zijn grondgebied voorloodig geheel of gedeeltelijk te beperken of te verbieden, op voorwaarde dat er in dit opzicht geen onderscheid worde gemaakt tusschen de luchtvaartuigen der andere Verdragsluitende Partij en deze van elk ander vreemd land.

ARTIKEL 4.

Elk luchtvaartuig dat boven eene verboden zone geraakt, moet, zoodra het er zich rekenschap van geeft, het noodsein geven voorgeschreven door het reglement op de luchtvaart van den overvlogen Staat, bovendien moet het, buiten de verbodene zone, zoo spoedig en zoo dichtbij mogelijk op een der vliegpleinen van dezen Staat landen.

ARTIKEL 5.

De luchtvaartuigen moeten voorzien zijn van goed zichtbare kenteekens die toelaten hunne identiteit gedurende de vlucht vast te stellen (nationaliteits en inschrijvingsmerken). Zij moeten bovendien den naam en de woonplaats van den eigenaar vertoonen.

De luchtvaartuigen moeten voorzien zijn van getuigschriften van inschrijving en van luchtvaardigheid alsmede van alle andere documenten die in hun land van oorsprong voor de luchtvaart voorgeschreven zijn.

Al de leden der bemanning die in het luchtvaartuig werk verrichten dat in hun land van oorsprong aan eene bijzondere toelating onderworpen is, moeten van de papieren die in hun land van oorsprong voor de luchtvaart voorgeschreven zijn en inzonderheid van de reglementaire brevetten en vergunningen voorzien zijn.

De andere leden der bemanning moeten voorzien zijn van stukken waarop hunne bezigheden aan boord, hun beroep, hunne identiteit en hunne nationaliteit vermeld staan.

De getuigschriften van luchtvaardigheid, bekwaamheidsbrevetten en vergunningen die door eene der Hooge Verdragsluitende Partijen voor het luchtvaartuig of voor de bemanning afgeleverd of erkend werden, zijn in de anderen Staat even

geldig als de door dezen Staat afgeleverde of erkende overeenkomende documenten.

Ieder der Hooge Verdragsluitende Partijen behoudt zich het recht voor, voor het luchtverkeer binnen haar grondgebied, te weigeren de bekwaamheidsbrevetten en vergunningen te erkennen die aan hare onderhoorigen door de andere verdragsluitende Partij afgeleverd werden.

De bemanning en de reizigers moeten, in zooverre er niets anders overeengekomen is, voorzien zijn van de papieren die volgens de voor het internationaal verkeer van kracht zijnde voorschriften kunnen gevorderd worden.

ARTIKEL 6.

Op het gebied van eene der Hooge Verdragsluitende Partijen, mogen de luchtvaartuigen der andere Verdragsluitende Partij slechts in zooverre van toestellen voor draadlooze telegraphie voorzien zijn als zulks door beide Verdragsluitende Staten toegelaten is. Dergelijke toestellen mogen slechts gebruikt worden door leden der bemanning die dragers zijn van eene bijzondere toelating te dien einde door hun Land van oorsprong afgeleverd.

Veiligheidshalve behouden beide Verdragsluitende Staten zich het recht voor reglementen uit te vaardigen betreffende de verplichting de luchtvaartuigen met toestellen voor draadlooze telegraphie uit te rusten.

ARTIKEL 7.

De luchtvaartuigen, hunne bemanningen en de reizigers mogen noch wapens, noch ammunitie, noch giftgassen, noch springstoffen, noch reisdruiven, noch photographietoestellen met zich nemen, tenzij zij daartoe de toelating gekregen hebben van den Staat in wiens luchtgebied het luchtvaartuig zich bevindt.

ARTIKEL 8.

De luchtvaartuigen die reizigers en goederen vervoeren moeten voorzien zijn van eene naamlijst der reizigers en, wat de goederen betreft, van eene cargolijst vermeldend hunnen aard en hunne hoeveelheid, alsmede van de noodige douane-verklaringen.

Indien er bij de aankomst van een luchtvaartuig een verschil wordt vastgesteld tusschen de vervoerde goederen en de bovenvermelde documenten, moeten de douane-overheden van de haven van aankomst zich onmiddellijk met de bevoegde douane-overheden van den anderen Verdragsluitenden Staat in verbinding stellen.

Het vervoer van postzendingen zal rechtstreeks tusschen de postbeheeren van beide Verdragsluitende Staten door bijzondere schikkingen geregeld worden.

ARTIKEL 9.

Ieder Verdragsluitende Staat mag op zijn gebied, bij elk vertrek of bij elke aankomst, de luchtvaartuigen van den anderen Staat, alsmede de voorgeschreven getuigschriften en andere documenten door de bevoegde overheden laten onderzoeken.

ARTIKEL 10.

De vliegpleinen die ter beschikking staan der openbare luchtvaart, zijn voor de luchtvaartuigen van beide Staten toegankelijk. Deze laatsten kunnen ook gebruik maken van de diensten voor meteorologische inlichtingen, voor radio-electrische verbindingen, voor bebakening en signaaloverbrenging bij dag en bij nacht. De eventueele taxen (taxe voor landing, voor verblijf, enz.) zijn dezelfde voor de luchtvaartuigen van het land zelf als voor deze van den anderen Staat.

ARTIKEL 11.

Bij aankomst en vertrek mogen de vaartuigen met bestemming naar of komende van een der Verdragsluitende Staten zich slechts begeven naar een vliegplein dat ter beschikking staat der openbare luchtvaart en als douanevliegplein (met dienst voor toezicht over de paspoorten) aangeschreven is; daarbij mag er tusschen de grens en het vliegplein geen tusschenlanding geschieden. In bijzondere gevallen kunnen de bevoegde overheden het vertrek naar of de aankomst op andere vliegpleinen toelaten, waar de inkleding en het onderzoek der paspoorten zullen plaats hebben. Het verbod der tusschenlanding is eveneens op deze bijzondere gevallen van toepassing.

In geval van noodlanding buiten de in de eerste alinea bedoelde vliegpleinen moeten de bevelhebber, de bemanning en de passagiers zich bedragen naar de nationale reglementeering die te dezer zake voorzien is.

Beide Hooge Verdragsluitende Partijen zullen aan elkander de lijst mededeelen der vliegpleinen die ter beschikking staan van de openbare luchtvaart. Deze lijst zal bepaaldelijk opgeven welke onder hen als douane-vliegpleinen aangeschreven zijn. Elke wijziging aan deze lijst aangebracht, alsmede elke beperking, zij het ook een tijdelijke, van het recht van een dezer vliegpleinen gebruik te maken, moeten onmiddellijk aan de andere Verdragsluitende Partij medegedeeld worden.

ARTIKEL 12.

De gemeenschappelijke grenzen van beide Hooge Verdragsluitende Partijen mogen slechts overvlogen worden tusschen punten die in gemeen overleg bepaald werden. De niet gemeenschappelijke grenzen dienen te worden overvlogen tusschen punten die door den betrokken Staat vastgesteld zijn.

Het is zonder meer voorzien dat elke zone voor het overvliegen van hare grenzen (al of niet gemeenschappelijke) die door eene der Verdragsluitende Partijen voor hare eigen luchtvaartuigen of voor luchtvaartuigen van eene andere nationaliteit aangenomen werd, *ipso facto* door deze Partij voor het overvliegen der luchtvaartuigen van de andere Verdragsluitende Partij aangenomen wordt.

ARTIKEL 13.

Als ballast mag er slechts fijn zand en water uitgeworpen worden.

ARTIKEL 14.

Gedurende de reis mogen er, buiten den ballast, geen ander voorwerpen of stoffen uitgeworpen of op eene andere wijze verwijderd worden, dan

deze waarvoor de Staat boven wiens gebied deze verrichting gebeurt, eene bijzondere toelating verleend heeft.

ARTIKEL 15.

Voor al de kwesties van nationaliteit die bij het toepassen dezer overeenkomst dienen in aanmerking genomen te worden, is het verstaan dat de luchtvaartuigen de nationaliteit bezitten van den Staat op wiens register zij regelmatig ingeschreven zijn.

Een luchtvaartuig kan niet in een van beide Staten ingeschreven zijn dan wanneer het geheel aan onderhoorigen van deze Staat toebehoort. Indien de eigenaar een maatschappij is, moet deze maatschappij, van welken aard zij ook zij, al de door de Belgische of de Duitsche wetgeving vereischte voorwaarden vervullen om beschouwd te worden als zijnde respectievelijk van Belgische of van Duitsche nationaliteit.

ARTIKEL 16.

Beide Hooge Verdragsluitende Partijen zullen maandelijks onder elkander lijsten uitwisselen met inschrijvingen en schrappingen die gedurende de vorige maand in het inschrijvingsregister gedaan werden.

ARTIKEL 17.

Elk luchtvaartuig dat de luchtruimte van een der beide Verdragsluitende Staten binnen- of overvliegt en daarbij slechts landt en zijn oponthoud neemt voor zoover zulks redelijkerwijze noodig is, kan aan de inbeslagneming voor namaak van een brevet, teekening of model worden onttrokken op voorwaarde dat een borgstelling gestort worde waarvan het bedrag, bij gebrek aan een minnelijke schikking, in den kortst mogelijken tijd door de bevoegde overheid van de plaats der inbeslagneming zal vastgesteld worden.

ARTIKEL 18.

De luchtvaartuigen van beide Verdragsluitende Staten hebben in geval van landing, inzonderheid van noodlanding, recht op dezelfde hulpmaatregelen als de luchtvaartuigen van het land zelf.

De redding der luchtvaartuigen die in volle zee in nood verkeerden wordt, behoudens eene tegenovergestelde overeenkomst, geregeld door de beginselen van het zeerecht voortspuitend uit de van kracht zijnde internationale overeenkomsten of, bij ontstentenis daarvan, uit de wetten van het land waartoe de redders behooren.

ARTIKEL 19.

Beide Hooge Verdragsluitende Partijen zullen aan elkaar al de van kracht zijnde voorschriften betreffende de luchtvaart in hun gebied mededeelen.

ARTIKEL 20.

De bijzonderheden betreffende de toepassing dezer Overeenkomst zullen, in zoover zulks mogelijk is, door rechtstreeksch vergelijk tusschen de verschillende

bevoegde beheeren van beide Verdragsluitende Partijen (inzonderheid voor het reglementeeren der douane-formaliteiten) geregeld worden.

Elk geschil betreffende de toepassing dezer Overeenkomst die niet in der minne langs den gewonen diplomatieken weg zou bijgelegd zijn, zal overeenkomstig de beschikkingen der Belgisch-Duitsche scheidsrechterlijke Overeenkomst van 16 October 1925 geregeld worden.

ARTIKEL 21.

Ieder der Hooge Verdragsluitende Partijen kan ten allen tijde deze overeenkomst opzeggen mits twaalf maanden op voorhand te verwittigen,

ARTIKEL 22.

Deze Overeenkomst moet bekrachtigd en de bekrachtigingen moeten zoo spoedig mogelijk te Parijs uitgewisseld worden. Zij wordt van kracht op den datum der uitwisseling van de bekrachtigingen.

Ter oorkonde waarvan de respectieve Gevolmachtigden deze Overeenkomst onderteekend en er hunne stempels op gedrukt hebben.

Gedaan te Parijs, in dubbel exemplaar, in het Fransch en in het Duitsch, den 29^e Mei 1926.

E. DE GAIFFIER,
VON HOESCH.

SLOTPROTOCOL.

De Verdragsluitende Partijen zijn het eens om te erkennen dat de uitzonderlijke omstandigheden vermeld in artikel 3, alinea 2 dezer Overeenkomst, overeenkomstig artikel 1, alinea 1, omstandigheden zijn die zich in vreedestijd voordoen.

Parijs, den 29^e Mei 1926.

E. DE GAIFFIER,
VON HOESCH.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 FÉVRIER 1927.

Projet de loi

**approuvant la Convention entre la Belgique et l'Allemagne
au sujet de la navigation aérienne.**

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

Au lendemain de la signature des accords de Locarno, les Gouvernements alliés estimèrent que le moment était venu de reviser certaines mesures en vigueur depuis le Traité de Versailles, dont le maintien aurait eu pour conséquence de restreindre le développement des relations économiques utiles entre les pays alliés et l'Allemagne.

Parmi ces mesures, l'interdiction pour les avions civils allemands de survoler les territoires occupés en Allemagne se trouvait être en fait une des plus importantes; depuis longtemps déjà l'opinion publique en Allemagne réclamait son abolition ou du moins une atténuation au régime en vigueur. La Haute Commission interalliée des Territoires Rhénans et le Comité Militaire interallié de Versailles furent consultés sur l'opportunité de semblable modification et n'y virent pas d'objection.

L'occasion était propice pour obtenir que le Gouvernement du Reich rapportât de son côté les entraves mises au survol des territoires non occupés par les avions civils alliés.

Sur ces bases réciproques s'engagèrent les négociations qui ont abouti à la signature et à l'échange, à la date du 22 mai 1926, de lettres, dont l'ensemble constitue l'accord intervenu entre la Conférence des Ambassadeurs et le Gouvernement allemand au sujet du régime futur de l'aviation allemande.

Cet accord général implique, en outre, la signature de deux Conventions particulières, l'une entre la Belgique et l'Allemagne, l'autre entre la France et l'Allemagne pour le survol réciproque des territoires nationaux en question. La Convention aérienne belgo-allemande fut signée à Paris, le 29 mai 1926.

Cette Convention règle à l'entière satisfaction des Parties la navigation aérienne civile des deux pays intéressés.

C'est l'objet du projet de loi ci-après.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE.

Convention

entre la Belgique et l'Allemagne au sujet de la navigation aérienne.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES et LE PRÉSIDENT DE L'EMPIRE ALLEMAND,

Également convaincus de l'intérêt réciproque qu'ont la Belgique et l'Allemagne à faciliter, dans le cadre des Traités et Conventions existants et dans un but pacifique, leurs relations aériennes et, en général, les relations internationales par la voie des airs,

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont désigné leurs plénipotentiaires respectifs, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

S. E. Monsieur le BAPON DE GAIFFIER D'HESTROY, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de Belgique à Paris,

LE PRÉSIDENT DE L'EMPIRE ALLEMAND :

S. E. Monsieur von HOESCH, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire d'Allemagne à Paris,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Chacune des Hautes Parties Contractantes accordera, en temps de paix, aux aéronefs de l'autre Partie Contractante qui y sont régulièrement immatriculés, la liberté de passage au-dessus de son territoire pourvu que soient observées les conditions de la présente Convention.

Il est entendu, toutefois, que l'établissement ou l'exploitation par une entreprise ressortissant de l'une des Hautes Parties Contractes de lignes aériennes passant au-dessus du territoire de l'autre Haute Partie Contractante (avec ou sans escale) sera subordonné à un accord spécial entre les deux États.

Au sens de la présente Convention, le territoire signifie le territoire métropolitain y compris les eaux territoriales.

Par aéronefs on comprend les aéronefs privés et les aéronefs d'État affectés exclusivement à un service commercial.

ARTICLE 2.

Les aéronefs ressortissant à l'une des Hautes Parties Contractantes, leur équipage et leurs passagers lorsqu'ils se trouveront sur le territoire de l'autre État, seront soumis aux obligations résultant des dispositions qui seront en vigueur dans l'État en question, notamment aux prescriptions relatives à la navigation aérienne en général, en tant qu'elles s'appliquent à tous les aéronefs étrangers, sans distinction de nationalité, aux droits de douane et autres droits, aux inter-

ditions d'exportation et d'importation, au transport de personnes et de marchandises, à la sécurité et à l'ordre public. Ils seront aussi soumis aux obligations résultant de la législation générale qui sera en vigueur, à moins qu'il n'en ait été prévu autrement dans la présente Convention.

Dores et déjà il est prévu que le transport commercial de personnes ou de marchandises entre deux points du territoire national pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

ARTICLE 3.

Les deux Parties contractantes pourront interdire la navigation aérienne au-dessous de certaines zones sous réserve qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre leurs aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat. Chacun des Etats contractants devra faire connaître à l'autre Etat les zones territoriales au-dessus desquelles la navigation aérienne sera interdite.

De plus, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de restreindre ou d'interdire provisoirement en partie ou complètement, dans des circonstances exceptionnelles et avec effet immédiat, la navigation aérienne au-dessus de son territoire à condition qu'il ne soit fait, à cet égard, aucune distinction entre les aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante et ceux ressortissant à tous autres pays étrangers.

ARTICLE 4.

Tout aéronef qui s'engagerait au-dessus d'une zone interdite, serait tenu dès qu'il s'en apercevrait de donner le signal de détresse prescrit par le règlement de la navigation aérienne de l'Etat survolé; il devrait en outre, atterrir en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de cet Etat.

ARTICLE 5.

Les aéronefs devront être munis de signes distinctifs clairement visibles et permettant de constater leur identité pendant le vol (marques de nationalité et d'immatriculation). Ils porteront, en outre, le nom et le domicile du propriétaire.

Les aéronefs devront être munis de certificats d'immatriculation et de navigabilité et de tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans leur pays d'origine.

Tous les membres de l'équipage qui exerceront dans l'aéronef une activité soumise dans leur pays d'origine à une autorisation spéciale, devront être munis des papiers prescrits dans leur pays d'origine pour la navigation aérienne et notamment des brevets et licences réglementaires.

Les autres membres de l'équipage devront être munis de pièces mentionnant leur occupation à bord, leur profession, leur identité, leur nationalité.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou rendus exécutoires par l'une des Hautes Parties Contractantes pour l'aéronef ou l'équipage, seront valables dans l'autre Etat au même titre que les documents correspondants délivrés ou rendus exécutoires par celui-ci.

Chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître pour la navigation intérieure sur son territoire les brevets

d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants par l'autre Partie contractante.

L'équipage et les voyageurs, pour autant qu'il n'en aura pas été convenu autrement, devront être munis des papiers exigibles d'après les prescriptions en vigueur pour le trafic international.

ARTICLE 6.

Sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes, les aéronefs de l'autre Partie contractante ne pourront être munis d'appareils de radio-communication que pour autant que cela sera permis par les deux Etats contractants. De tels appareils ne devront être utilisés que par des membres de l'équipage porteurs d'une autorisation spéciale délivrée à cet effet par leur Etat d'origine.

Pour des raisons de sécurité les deux Etats contractants se réservent d'édicter des règlements relativement à l'équipage obligatoire des aéronefs avec des appareils de radio-communication.

ARTICLE 7.

Les aéronefs, leurs équipages, les voyageurs ne pourront emporter ni armes, ni munition, ni gaz nocifs, ni explosifs, ni pigeons voyageurs, ni appareils photographiques, si ce n'est avec l'autorisation de l'Etat dans le domaine duquel l'aéronef se trouvera.

ARTICLE 8.

Les aéronefs transportant des voyageurs et des marchandises devront être munis d'une liste nominative des voyageurs et pour les marchandises d'un manifeste descriptif de la cargaison en nature et quantité ainsi que des déclarations en douane nécessaires.

Si à l'arrivée d'un aéronef une divergence est constatée entre les marchandises transportées et les documents ci-dessus mentionnés, les autorités douanières du port d'arrivée devront se mettre directement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre Etat contractant.

Le transport d'envois postaux sera réglé directement entre les administrations postales des deux Etats contractants par voie d'arrangements spéciaux.

ARTICLE 9.

Dans tous les cas de départ ou d'atterrissage, chaque Etat contractant pourra faire visiter sur son territoire par les autorités compétentes les aéronefs de l'autre Etat et faire examiner les certificats et autres documents prescrits.

ARTICLE 10.

Les aérodromes à la disposition de la navigation aérienne publique seront accessibles aux aéronefs des deux Etats. Ceux-ci pourront utiliser également les services de renseignements météorologiques, de liaisons radio-électriques, de balisage et de signalisation de jour et de nuit. Les taxes éventuelles (taxes d'atterrissage, de séjour, etc.) seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat.

ARTICLE 11.

A l'entrée et à la sortie, les aéronefs à destination ou en provenance d'un des Etats contractants ne pourront se diriger que sur un aéroport ouvert à la navigation aérienne publique et classé comme aéroport douanier (avec service de contrôle de passeports), et ce sans atterrissage intermédiaire entre la frontière et l'aéroport. Dans des cas spéciaux, les autorités compétentes pourront autoriser le départ ou l'arrivée sur d'autres aéroports, où seront effectuées les opérations de dédouanement et le contrôle des passeports. L'interdiction d'atterrissage intermédiaire s'applique également à ces cas spéciaux.

En cas d'atterrissage forcé en dehors des aéroports visés à l'alinéa 1, le commandant de bord, l'équipage et les passagers devront se conformer à la réglementation nationale prévue en la matière.

Les deux Hautes Parties Contractantes se communiqueront la liste des aéroports ouverts à la navigation aérienne publique. Cette liste définira ceux d'entre eux qui sont classés comme aéroports douaniers. Toute modification apportée à cette liste ainsi que toute restriction, même temporaire, du droit d'utiliser l'un de ces aéroports, devront être immédiatement communiquées à l'autre Partie contractante.

ARTICLE 12.

Les frontières communes des deux Hautes Parties Contractantes ne seront franchies qu'entre des points déterminés d'un commun accord. Les frontières non communes seront franchies entre des points fixés par celui des deux Etats qui est intéressé.

Il est d'ores et déjà prévu que toute zone de franchissement de ses frontières (communes ou non communes) admise par l'une des Parties contractantes pour ses aéronefs nationaux ou des aéronefs d'autre nationalité est admise *ipso facto* par elle pour le passage des aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante.

ARTICLE 13.

En fait de lest, il ne pourra être jeté que du sable fin et de l'eau.

ARTICLE 14.

En cours de route ne pourront être jetés ou abandonnés d'une autre manière en dehors du lest, que des objets ou des matières pour lesquels l'Etat, au-dessus du territoire duquel il sera procédé à cette opération, aura accordé une autorisation spéciale.

ARTICLE 15.

Pour toutes les questions de nationalité à envisager dans l'application de la présente Convention, il est entendu que les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Un aéronef ne peut être immatriculé dans un des deux Etats que s'il appartient en entier à des ressortissants de cet Etat. Si le propriétaire est une société, cette société, quelle que soit sa forme, doit satisfaire à toutes les conditions qu'exigent la législation belge ou la législation allemande pour être considérée comme étant respectivement de nationalité belge ou allemande.

ARTICLE 16.

Les deux Hautes Parties Contractantes échangeront entre elles mensuellement des listes d'inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur le registre matricule, le mois précédent.

ARTICLE 17.

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un des deux Etats contractants et effectuant seulement les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

ARTICLE 18.

Les aéronefs ressortissant aux deux Etats contractants auront droit pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Le sauvetage des appareils perdus en haute mer, sera réglé, sauf convention contraire, par les principes du droit maritime résultant des conventions internationales des sauveteurs.

ARTICLE 19.

Les deux Hautes Parties Contractantes se communiqueront mutuellement toutes les prescriptions en vigueur sur la navigation aérienne dans leur territoire.

ARTICLE 20.

Les détails d'application de la présente Convention seront réglés toutes les fois que ce sera possible par entente directe entre les diverses administrations compétentes des deux Parties Contractantes (notamment pour réglementer les formalités douanières).

Toute contestation concernant l'application de la présente Convention qui n'aurait pas été réglée à l'amiable par la voie diplomatique ordinaire, sera réglée conformément aux dispositions de la Convention d'arbitrage belgo-allemande en date du 16 octobre 1925.

ARTICLE 21.

Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra à tout moment dénoncer la présente Convention avec un préavis de douze mois.

ARTICLE 22.

La présente Convention devra être ratifiée et les ratifications seront échangées à Paris le plus tôt possible. Elle entrera en vigueur à la date de l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris en double exemplaire, en français et en allemand, le 29 mai 1926.

E. DE GAFFIER,
VON HOESCH.

PROCÈS-VERBAL FINAL.

Les Parties Contractantes sont d'accord pour reconnaître que les circonstances exceptionnelles mentionnées dans l'article 3, alinéa 2 de la présente Convention, sont, conformément à l'article 1, alinéa 1, des circonstances intervenant en temps de paix.

Paris, le 29 mai 1926.

E. DE GAFFIER,
VON HOESCH.



CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers

PROJET DE LOI

approuvant la Convention entre la Belgique et l'Allemagne au sujet de la navigation aérienne.

WETSONTWERP

tot goedkeuring der Overeenkomst tusschen België en Duitschland betreffende de luchtvaart.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention au sujet de la navigation aérienne, conclue le 29 mai 1926 entre la Belgique et l'Allemagne, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 22 février 1927.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is gelast, in Onzen Naam, aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te leggen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Overeenkomst betreffende de luchtvaart gesloten, op 29 Mei 1926 tusschen België en Duitschland, zal haar volledig uitwerksel hebben.

Gegeven te Brussel, den 22^e Februari 1927.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Van 's Konings wege .

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

E. VANDERVELDE.