

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1934-1935		N° 54	
		SEANCE du 31 Janvier 1935	VERGADERING van 31 Januari 1935
		Zittingsjaar 1934-1935	

PROJET DE LOI

portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative
à la réglementation de la navigation aérienne.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Bien que le domaine des transports aériens soit désormais ouvert aux plus larges possibilités, il ne saurait être question d'élaborer, dès à présent, une législation rencontrant toutes les relations de droit que découvre l'aviation.

Le droit aérien demeure en formation. Il se précisera vraisemblablement en forme de règles internationales, grâce aux travaux des commissions au sein desquelles les juristes spécialisés des diverses nations s'efforcent de coordonner leurs études et leurs conceptions, avant de pouvoir être utilement et définitivement libellé dans la législation de chaque Etat.

Aussi constate-t-on, dans tous les pays, le caractère prudent et plutôt embryonnaire des lois relatives à la navigation aérienne, hormis cependant celles qui tendent à en favoriser la sécurité.

Celle-ci devait nécessairement faire l'objet des préoccupations les plus urgentes. Elle dicta les prescriptions de la convention internationale signée à Paris le 13 octobre 1919, en même temps que celles de la loi du 16 novembre de la même année.

Cette loi, qui ne pouvait être que rudimentaire, vu l'époque à laquelle elle fut élaborée, a cessé de satisfaire aux besoins présents.

C'est en vue de l'étude progressive de tous les problèmes juridiques que fait naître le développement des transports par air et, de manière plus immédiate, en vue d'une revision adéquate de la loi de 1919, que fut constituée une Commission Juridique au sein du Conseil Supérieur de l'Air, créé par arrêté royal du 22 janvier 1930.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de présenter aux Chambres Législatives a été soumis aux délibérations de ce Conseil qui y a donné son approbation.

ONTWERP VAN WET

houdende herziening van de wet van 16 November 1919,
betreffende de regeling der Luchtvaart.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Hoewel thans op het gebied van het luchtverkeer de ruimste mogelijkheden openstaan, kan er vooralsnog geen spraak van zijn nu reeds een wetgeving op te maken, die alle in zake luchtvaart mogelijke rechtsbetrekkingen voorziet.

Het luchtvaartrecht is nog steeds in wording. Waarschijnlijk zal het, dank zij het werk van de commissiën, waarin de gespecialiseerde rechtskundigen van de verschillende natieën hun studies en hun opvattingen trachten te coördonneren, nader omschreven worden in internationale voorschriften vooraleer het met nut en definitief in de wetgeving van elk land zal kunnen worden opgenomen.

Intusschen valt het op hoe in alle landen de wetten betreffende de luchtvaart, met uitzondering dan van die welke de veiligheid van het luchtverkeer beoogen, met omzichtigheid werden opgemaakt en eerder een embryonair karakter vertoonen.

Aan de veiligheid moest noodzakelijk allereerst de aandacht worden gewijd. Zij ligt ten grondslag aan de op 13 October 1919 te Parijs ondertekende internationale overeenkomst, zoomede aan de wet van 16 November van hetzelfde jaar.

Deze wet welke in aanmerking genomen het tijdstip waarop zij werd opgemaakt, slechts een rudimentaire wet kon zijn, voldoet niet meer aan de huidige behoeften.

Derhalve werd, met het oog op een geleidelijke studie van al de rechtskundige vraagstukken welke bij de ontwikkeling van het luchtverkeer worden opgeworpen en, als meer onmiddellijk doel, met het oog op een passende herziening van de wet van 1919, in den schoot van den bij Koninklijk besluit van 22 Januari 1930 opgerichten Hoogen Raad voor de luchtvaart een Rechtskundige Commissie in het leven geroepen.

Het ontwerp van wet, dat wij de eer hebben aan de Wetgevende Kamers voor te leggen, werd aan dien Raad onderworpen en mocht zijn goedkeuring wegdragen.

Ce projet de loi comporte trois parties :

La première réunit les dispositions fondamentales et essentielles relevant les unes du droit public et les autres du privé;

La deuxième forme en quelque sorte un code répressif aéronautique;

La troisième organise, dans ses grandes lignes, la police de la navigation aérienne.

La première partie du projet de loi énonce tout d'abord quelques définitions donnant toute leur précision aux dispositions de la loi et auxquelles il sera permis de se référer pour l'interprétation des arrêtés pris pour son exécution.

Les articles qui suivent, affirment dans notre droit national quelques règles qui s'imposent universellement comme fondement de rapports juridiques aéronautiques internationaux.

L'article 2 du projet consacre en faveur des aéronefs nationaux, le principe de la liberté de la navigation aérienne énoncé déjà par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 27 novembre 1919, principe que doivent cependant faire fléchir les restrictions que commande l'intérêt général.

L'article 3 se réfère quant à la liberté du survol du territoire par les aéronefs étrangers, aux conventions internationales et, notamment, à celle signée à Paris le 13 octobre 1919, tout en sauvegardant la réserve du droit de réciprocité à l'égard des puissances qui n'ont pas ratifié cet accord.

Les articles 4 et 10 apportent aux deux dispositions précédentes certaines restrictions, prévues par la Convention de 1919, et déterminent, par ailleurs, les obligations du pilote qui s'est engagé dans les zones prohibées ou qui n'a pas suivi les itinéraires prescrits.

L'article 5 du projet correspond à l'article 1^{er} de notre loi de 1919; il donne délégation au pouvoir exécutif de régler par voie d'arrêté tout ce qui concerne la navigation aérienne. Il va sans dire que cette délégation ne s'étend pas aux matières qui, touchant au droit privé, requièrent l'intervention de la législature. Tel est le cas des prescriptions relatives, par exemple, à la responsabilité du transporteur aérien.

L'article 6 reprend une disposition qui, insérée dans l'article 6 de la loi du 16 novembre 1919, a déjà été reportée dans l'arrêté royal du 11 mai 1931 organisant définitivement l'immatriculation des aéronefs. Il consacre également une disposition de la convention internationale, de toute première importance au point de vue du droit privé aérien.

Les dispositions des articles 7 et 10 découlent logiquement du principe énoncé sous l'article 6. Ils formulent des règles d'une importance incontestable, qui peuvent être, dès aujourd'hui, d'application fréquente et dont l'absence plus longtemps prolongée constituerait une grave lacune.

Les dispositions de l'article 7 relatives aux naissances et aux décès survenus à bord d'un aéronef sont inspirées des prescriptions du Code civil ayant pour objet les naissances et les décès survenus en mer. Elles imposent au

Het bestaat uit drie deelen :

Het eerste omvat de grond- en hoofdbepalingen in verband, de eene met het publiekrecht, de andere, met het privaatrecht;

Het tweede vormt om zoo te zeggen een strafwetboek voor de luchtvaart;

Het derde richt, in groote trekken, de politie der luchtvaart in.

Het eerste deel van het ontwerp van wet geeft eerst en vooral enkele begripsomschrijvingen als nadere toelichting van de bepalingen der wet; naar die omschrijvingen zal kunnen worden verwezen voor de interpretatie van de besluiten, genomen ter uitvoering van de wet.

De volgende artikelen bevestigen in ons nationaal recht enkele regelen die universeel dienen aangenomen als grondslag voor de internationale rechtskundige betrekkingen in zake luchtvaart.

Artikel 2 van het ontwerp bekrachtigt ten gunste van de nationale luchtvaartuigen het reeds in artikel 1 van het Koninklijk besluit van 27 November 1919 voorzien beginsel van de vrijheid der luchtvaart, dat echter moet beperkt worden in zulke mate als door het algemeen belang vereischt wordt.

Artikel 3 verwijst, voor het vrije overvliegen van het grondgebied door vreemde luchtvaartuigen, naar de internationale overeenkomsten en, inzonderheid, naar die, welke op 13 October 1919 te Parijs werd ondertekend, terwijl tevens het recht van wederkeerigheid wordt voorbehouden tegenover de mogendheden welke die overeenkomst niet hebben bekrachtigd.

Artikelen 4 en 10 brengen sommige, bij de Overeenkomst van 1919 voorziene beperkingen aan beide voorgaande bepalingen en omschrijven, anderzijds, de verplichtingen van den bestuurder die zich boven de verboden zones bevindt of de voorgeschreven routes niet heeft gevolgd.

Artikel 5 van het ontwerp stemt overeen met artikel 1 van onze wet van 1919; het verleent aan de uitvoerende macht de bevoegdheid om alles wat de luchtvaart betreft bij besluit te regelen. Het spreekt dat die bevoegdheid zich niet uitstrekt tot de zaken die, wijl zij het privaatrecht betreffen, de tusschenkomst van de wetgeving vereischen. Zulks is, bij voorbeeld, het geval voor de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van den luchtvervoerder.

In artikel 6 is een in de wet van 16 November 1919 voorkomende bepaling opgenomen, die reeds werd ingelascht in het Koninklijk besluit van 11 Mei 1931, tot definitieve inrichting van de inschrijving der luchtvaartuigen. Het bekrachtigt insgelijks een bepaling van de internationale overeenkomst, die van het allergrootst belang is ten opzichte van het privaatluchtvaartrecht.

De bepalingen van artikelen 7 en 10 vloeien logisch voort uit het in artikel 6 uitgedrukt beginsel. Zij stellen regelen van onbetwistbaar belang die reeds nu dikwerf toepassing kunnen vinden en waarvan het langer gemis een groote leemte zou zijn.

De bepalingen van artikel 7 betreffende de geboorten en overlijdens aan boord van een luchtvaartuig zijn nagevolgd van de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek ten aanzien van geboorten en overlijdens op zee.

commandant de l'aéronef des devoirs semblables à ceux qu'ont à accomplir les capitaines de navires, dans les mêmes circonstances et instaurent une procédure pareille à celle prescrite par les mêmes prescriptions du Code civil.

Le cas de disparition en cours de vol d'une personne embarquée à bord d'un aéronef devait également être envisagé. Il fait l'objet de l'alinéa final de l'article 7 qui revêt incontestablement un caractère délicat.

De telles disparitions sont sans doute régies par le titre IV du livre 1^{er} du Code civil, relatif aux « absents ». Il importe de ne pas en troubler l'application. Les prescriptions insérées dans le projet de loi sur cet objet ne tendent qu'à assurer en temps utile et de manière efficace la constatation du fait de la disparition et de ses circonstances et à faciliter ainsi les enquêtes ultérieures. Cette précaution est judicieuse si l'on considère les difficultés pouvant résulter, en ce domaine, de la rapidité et de la portée lointaine des aéronefs.

L'article 10 touche un difficile problème de droit international privé au reste en étroite dépendance des principes de droit public énoncés dans le projet de loi. Les règles proposées par cet article répondent à une conception qui semble s'imposer. En partant du principe que l'aéronef est régi par la loi du pays dont il porte la nationalité, on doit admettre que les liens juridiques qui s'y nouent sont soumis à la même loi. Mais il ne s'agit là, comme l'affirme l'article, que d'une présomption que les parties demeurent libres d'anéantir par leurs conventions. Il doit être entendu, d'autre part, que cet article ne vise que les conventions et les actes d'ordre strictement privé, non ceux qui touchent le statut de l'aéronef lui-même ou de son équipage, par exemple, ou ne relevant que de l'ordre public. L'expérience démontrera la pertinence de cette conception juridique.

Quant à l'article 8 qui soumet, sauf dérogation, aux prescriptions douanières ordinaires les importations et exportations effectuées par aéronef, il formait partiellement dans la loi révisée de 1919 le second alinéa de l'article 1^{er}.

On pouvait envisager la possibilité d'étendre le chapitre 1^{er} du projet en y insérant des dispositions réglant d'autres questions de droit privé, tels le statut de l'aéronef en tant qu'objet de droit, la saisie des aéronefs, le régime juridique des transports par aéronefs et la responsabilité de l'exploitant, comme celle du transporteur.

Mais, il ne semble pas que la généralité de ces questions soit suffisamment mûre pour faire, dès à présent, l'objet d'une législation même précaire, ni les travaux des commissions internationales qui se préoccupent de ces problèmes assez avancés pour qu'il nous soit permis de nous en inspirer.

Si certaines législations se sont aventurées plus avant dans ces matières, on remarque que ce n'est que fort timidement et plutôt semble-t-il à titre expérimental. Il est

Zij leggen aan den gezagvoerder van het luchtvaartuig zulke plichten op als de kapiteins van zeeschepen in dezelfde omstandigheden moeten vervullen en voeren een zodanige procedure in als bij dezelfde bepalingen van het Burgerlijk Wetboek voorgeschreven is.

Het geval van de verdwijning, tijdens de vlucht, van een aan boord van een luchtvaartuig ingescheept persoon moest insgelijks voorzien worden. Het maakt het voorwerp uit van het voorlaatste lid van artikel 7 dat onbetwistbaar een kiesch karakter heeft. Het lijdt geen twijfel dat dergelijke verdwijningen beheerscht worden door titel IV van boek 1 van het Burgerlijk Wetboek betreffende de « afwezigen ». Het komt er op aan de toepassing er van niet te hinderen. De in het ontwerp van wet voorkomende voorschriften betreffende dat geval beoogen enkel een tijdige en doeltreffende vaststelling van het feit en de omstandigheden der verdwijning, zulks tot vergemakkelijking van de latere onderzoeken. Dit is een wijze voorzorg, indien rekening wordt gehouden met de moeilijkheden die, op dat stuk, kunnen voortvloeien uit de snelheid van en de groote afstanden afgelegd door de luchtvaartuigen.

Artikel 10 raakt aan een moeilijk vraagstuk van internationaal privaatrecht, dat overigens nauw verband houdt met de in het ontwerp van wet opgenomen publiekrechtelijke beginselen. De bij dat artikel voorgestelde regelen beantwoorden aan een opvatting die noodzakelijk blijkt. Uitgaande van het beginsel dat het luchtvaartuig beheerscht wordt door de wet van het land waarvan het de nationaliteit bezit, moet aangenomen worden dat de in het luchtvaartuig ontsane rechtsbanden onder dezelfde wet vallen. Doch dit is, zooals blijkt uit het artikel, slechts een vermoeden dat door partijen naar goedgevonden bij haar overeenkomsten en de handelingen van volstrekt privaten aard worden bedoeld, niet die welke, bij voorbeeld, het statuut van het luchtvaartuig zelf of van zijn bemanning betreffen of de openbare orde aanbelangen. De ondervinding zal de juistheid van deze opvatting bewijzen.

Wat artikel 8 betreft, volgens hetwelk, behoudens afwijking, de in- en uitvoer door middel van luchtvaartuigen aan de gewone tolvoorschriften onderworpen zijn, dit komt, althans gedeeltelijk, overeen met het tweede lid van artikel 1 der herziene wet van 1919.

De mogelijkheid kon overwogen worden om hoofdstuk I van het ontwerp uit te breiden door er bepalingen in op te nemen tot regeling van andere vraagstukken van privaatrechtelijken aard, als het statuut van het luchtvaartuig als rechtsobject, beslaglegging op luchtvaartuigen, het rechtskundig regime van het vervoer per luchtvaartuig en de aansprakelijkheid van den exploitant, evenals die van den vervoerder.

Doch het blijkt niet dat al die kwesties voldoende rijp zijn om ze reeds nu in een zelfs voorloopige wetgeving te kunnen behandelen, noch dat het werk van de internationale commissies, die zich met die vraagstukken bezighouden, ver genoeg gevorderd is opdat wij er ons zouden kunnen door laten leiden.

Hebben sommige wetgevingen het aangedurfd dieper op die punten in te gaan, toch merkt men op dat het slechts heel omzichtig is geweest en, naar het schijnt, eerder als

sage de surseoir pendant quelque temps encore à l'élaboration d'une législation plus complète, tout en observant, toutefois, les travaux des comités internationaux qui s'efforcent de faire naître le droit privé aérien.

Dans cet ordre d'idées, les prescriptions de la convention arrêtée par le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.) à Varsovie, en novembre 1929, et réglant la responsabilité du transporteur aérien auraient pu être retenues et consacrées nationalement par notre projet. Mais la Commission a estimé qu'il était préférable de limiter la première partie du projet à ses dispositions actuelles et plus expédient de consacrer par des lois indépendantes successives les principes qui progressivement seront arrêtés par voie de conventions pour former le droit international aérien. Ces lois successives finiront par former les éléments essentiels d'un code national de la navigation aérienne et elles subiront, en temps opportun, entre elles, comme éventuellement avec les dispositions du droit commun qui demeureront d'application, les coordinations nécessaires.

Au demeurant, la ratification, par la Belgique, de la convention de Varsovie se recommande; un projet de loi tendant à cette fin est en ce moment soumis aux Chambres.

Le deuxième chapitre du projet est essentiellement d'ordre pénal.

Il a été dicté par l'observation qui a été faite et suivant laquelle, malgré la disposition formant l'article 2 de la loi de 1919, les tribunaux hésitent à donner suite aux procès-verbaux dont ils ont été saisis.

Ces hésitations peuvent s'expliquer par l'indigence de cette disposition au regard de la multitude et de la variété des infractions qu'elle devait réprimer. Il importe incontestablement d'armer plus efficacement les autorités de police, en vue d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans l'intérêt général.

Les dispositions répressives du projet doivent être considérées naturellement en tenant compte des règles fondamentales du droit pénal.

Peut-être fera-t-on valoir que les peines prévues par le projet ou tout au moins certaines d'entre elles sont trop élevées et de nature à anéantir toutes les initiatives désintéressées qui tendent à favoriser l'expansion de notre aviation.

A cette objection, il y a lieu de répondre que les tribunaux ne condamnent qu'avec circonspection, tenant largement compte de la force majeure et de toutes autres causes de justification, ainsi que des circonstances atténuantes, faisant application des règles générales en la matière. Il faut bien admettre, d'autre part, que le récidiviste volontaire, lorsque des vies humaines sont gravement mises en risque, ne mérite que peu de considération.

On conviendra encore que la généralité des délits établis, même ceux qui, à première vue, paraissent les plus anodins, prennent, lorsqu'on songe aux conséquences qu'ils peuvent entraîner, un caractère de gravité réelle.

Le pilote qui enfreint les prescriptions relatives aux feux

experiment. Het is verstandig nog eenigen tijd te wachten met het opmaken van een meer volledige wetgeving en intusschentijd, echter, de werkzaamheden te volgen van de internationale comiteiten die zich beijveren om het privaatluchtvaartrecht te doen ontstaan.

In dien gedachtengang, hadden de bepalingen van de in November 1929 te Warschau door het Internationaal Technisch Comité van deskundigen in zake luchtvaartrecht opgemaakte overeenkomst tot regeling van de aansprakelijkheid van den luchtvervoerder in aanmerking kunnen komen en nationaal door ons ontwerp bekrachtigd worden. Doch de Commissie heeft het verkieslijk geacht het eerste gedeelte van het ontwerp te beperken tot de huidige bepalingen en het gepaster gevonden de beginselen, die geleidelijk door middel van overeenkomsten zullen worden vastgelegd om het internationaal luchtrecht te vormen, door achtereenvolgende afzonderlijke wetten te bekrachtigen. Die achtereenvolgende wetten zullen ten slotte de voornaamste onderdelen van een nationaal luchtvaartwetboek uitmaken en, ten gepasten tijde, onderling, en eventueel in verband met de van toepassing blijvende bepalingen van het gemeen recht, worden gecoördonneerd.

De bekrachtiging, door België, van de overeenkomst van Warschau verdient overigens aanbeveling; een ontwerp van wet werd te dien einde bij de Kamers ingediend.

Het tweede hoofdstuk van het ontwerp is hoofdzakelijk van strafrechtelijken aard.

Het vindt zijn oorsprong in de bevinding dat de rechtbanken, niettegenstaande het bepaalde bij artikel 2 der wet van 1919, aarzelen gevolg te geven aan de bij haar aanhangig gemaakte processen-verbaal.

Deze aarzelingen kunnen uitgelegd worden door de ontoereikendheid van die bepaling tegenover de veelvuldigheid en de verscheidenheid van de misdrijven die zij moest beteugelen. De politieoverheden behoorren onbetwistbaar beter te worden gewapend om de veiligheid van het luchtverkeer in het algemeen belang te verzekeren.

De beteugelingsmaatregelen van het ontwerp moeten natuurlijk beschouwd worden rekening gehouden met de grondregelen van het strafrecht.

Wellicht zal men opwerpen dat de bij het ontwerp voorziene straffen, of ten minste sommige, te zwaar zijn en van aard om alle belangloos initiatief tot bevordering van ons vliegwezen te smoren.

Hierop kan worden geantwoord dat de rechtbanken slechts met omzichtigheid veroordeelen en ruimschoots rekening houden met overmacht en alle andere gronden van rechtvaardiging, zoomede met verzachtende omstandigheden, en de te dier zake geldende algemeene regelen toe passen. Anderzijds, dient wel toegegeven dat de vrijwillige recidivist, wanneer menschenlevens in groot gevaar worden gebracht, slechts weinig inschikkelijkheid verdient.

Ook zal worden erkend dat over 't algemeen de vastgestelde wanbedrijven, zelfs die, welke op 'het eerste zicht, het minst gevaarlijk schijnen te zijn, van werkelijk ernstigen aard worden wanneer men aan hun mogelijke gevolgen denkt.

De bestuurder die de voorschriften betreffende de route-

de route par exemple, ou celles qui régissent la police des vols au-dessus des aérodromes, commet des fautes graves; il risque de provoquer des accidents même mortels.

Il y a lieu d'observer, enfin, que les pénalités établies par les législations étrangères, pour les mêmes infractions, sont infiniment plus graves que celles du projet.

Il est permis de se demander s'il ne convenait pas de reprendre dans la loi nouvelle les dispositions de la loi de 1919 permettant aux tribunaux de prononcer contre le pilote en même temps qu'une condamnation pénale, le retrait ou la suspension de ses brevets de capacité ou, éventuellement, de sa licence. Le Conseil Supérieur de l'Air a été d'avis qu'il ne peut appartenir à un tribunal répressif d'appliquer une semblable mesure. Le brevet, délivré conformément à des règles établies, constate l'aptitude physique et professionnelle du pilote et la licence confirme qu'il a conservé cette aptitude; ces titres ne doivent être retirés que si le pilote démontre ultérieurement qu'il ne possède plus cette aptitude. Il est plus rationnel et plus équitable de laisser le soin d'en décider à un organisme compétent pour en juger plutôt qu'à un tribunal ordinaire. Cette thèse a prévalu en ce qui concerne les officiers de la Marine Marchande et les patrons à la pêche; depuis la création du Conseil d'Enquête Maritime, juridiction constituée de praticiens brevetés de la navigation en mer, ce Conseil a seul mission de prononcer la suspension ou le retrait des diplômes ou brevets, alors qu'antérieurement les tribunaux répressifs ordinaires en avaient le pouvoir.

Un développement de chacune des dispositions pénales du projet est superflu, ces dispositions devant, par leur texte formel, se justifier par elles-mêmes.

Les articles 11 et 12 sanctionnent et énoncent les faits qui ne méritent que des peines de simple police.

L'article 30 prévoit les peines qui sanctionneront les infractions correctionnelles ou de simple police, suivant qu'il s'agit d'atteintes soit aux mesures de sécurité, soit aux règles de police ordinaire, les infractions aux règlements édictés en exécution de la loi et en vertu de la délégation contenue dans l'article 5.

L'article 31 punit la récidive (de la même infraction) du maximum de la peine prévue et, éventuellement, du double de la peine et il dispose qu'il y a récidive lorsque la nouvelle infraction est commise dans un délai de deux ans à compter du moment où une première condamnation est subie ou prescrite.

L'article 32 permet aux autorités de police de retenir les aéronefs qui circuleraient sans être immatriculés ou sans être en état de navigabilité ou si les taxes et droits dus n'ont pas été acquittés.

Enfin, l'article 35 revêt une grande importance. Il fixe

lichten, bij voorbeeld, of die betreffende de politie van het vliegen boven luchtvaartterreinen overtreedt, begaat een erge fout, die tot zelfs doodelijke ongevallen aanleiding kan geven.

Ten slotte, valt op te merken dat de buitenlandsche wetgevingen voor dezelfde overtredingen veel zwaarder straffen voorzien.

Men kan zich afvragen of in de nieuwe wet niet dienden overgenomen de bepalingen der wet van 1919, volgens welke de rechtbanken tegen den bestuurder, terzelfdertijd als een veroordeeling tot straf, de intrekking of de schorsing van zijn bewijzen van geschiktheid of, eventueel, van zijn vergunning kunnen uitspreken. De Hoge Raad voor de Luchtvaart was de meening toegedaan dat een dergelijke maatregel niet mag worden toegepast door een strafge-recht. Het overeenkomstig de voorgeschreven regelen uitge-reikt bewijs van geschiktheid stelt de lichamelijke geschiktheid en de beroepsbekwaamheid van den bestuurder vast. terwijl de vergunning bevestigt dat hij die geschiktheid en bekwaamheid nog steeds bezit; deze stukken moeten slechts worden ingetrokken indien de bestuurder later bewijst dat hij die bekwaamheid of die geschiktheid niet meer bezit. Het is redelijker en billijker hierover te laten beslissen door een bijzonder bevoegd organisme, liever dan door een gewone rechtbank. Dit standpunt werd aangenomen voor de officieren der Koopvaardij en de schippers ter vis-scherij: sedert de oprichting van den Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, welke rechtsmacht bestaat uit gebreve-teerde beoefenaars van de zeevaart, is alléén die Raad be-voegd om schorsing of intrekking van de diploma's of bre-vetten uit te spreken, terwijl vroeger de gewone strafge-rechten die macht bezaten.

Een ontwikkeling van elke der in het ontwerp voorkomende strafbepalingen is overbodig, daar die bepalingen, mede door haar uitdrukkelijken tekst, haar eigen rechtvaardiging inhouden.

Artikelen 11 en 12 bekrachtigen en vermelden de feiten waarop slechts straffen van enkele politie gesteld zijn.

Artikel 30 voorziet de straffen voor de boetstraffelijke misdrijven of de misdrijven van enkele politie, naar gelang het overtredingen geldt hetzij van de veiligheidsmaatregelen, hetzij van de gewone-politievoorschriften; zoomede de straffen voor de overtredingen van de reglementen; uitgevaardigd ter uitvoering van de wet en krachtens de bij artikel 5 verleende bevoegdheid.

Artikel 31 bestraft herhaling (van hetzelfde misdrijf), met het maximum van de voorzienen straf en, in voorkomend geval, met het dubbele van de straf en bepaalt dat herhaling bestaat, wanneer het nieuwe misdrijf gepleegd wordt binnen een termijn van twee jaar, te rekenen van het oogenblik dat een eerste veroordeeling ondergaan of verjaard is.

Artikel 32 verleent aan de politieoverheden bevoegdheid om de luchtvaartuigen aan te houden die in het verkeer mochten gebracht worden zonder ingeschreven te zijn of zonder in staat van luchtwaardigheid te verkeereren of wel indien de verschuldigde taksen en rechten niet betaald worden.

Ten slotte, is artikel 35 van groot gewicht. Het bepaalt

les règles de compétence en matière de poursuites des infractions aéronautiques, problème nouveau que le droit pénal général et notre législation n'avaient pu envisager jusqu'ici.

La troisième partie du projet attribue au Ministre des Transports la mission d'organiser la police de l'air et confère les pouvoirs nécessaires aux fonctionnaires et agents qui en sont chargés.

La loi nouvelle proposée constituera la base fondamentale sur laquelle doit s'édifier toute la réglementation en voie de revision ou celle à créer au fur et à mesure des besoins.

Seront édictés, à nouveau, en exécution de cette loi, notamment, les arrêtés, révisés déjà avec l'accord du Conseil Supérieur de l'Air, relatifs d'une part, à l'immatriculation et, d'autre part, à la navigabilité des aéronefs.

Pourront de même être mis en vigueur, en même temps que cette loi, un règlement général de police de la navigation aérienne, ainsi que les arrêtés réglementant le survol de certaines zones du territoire, le droit de prise de vues aériennes et ceux fixant des règles nouvelles pour la constatation des aptitudes physiques et professionnelles du personnel de conduite des aéronefs.

Nous sommes assurés qu'il vous conviendra de voter ce projet de loi dont le caractère urgent ressort de la matière qui en fait l'objet.

*Le Ministre des Transports,
Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

de regelen van bevoegdheid in zake vervolging van de luchtvaartmisdrijven, welk nieuw vraagstuk bij het algemeen strafrecht en bij onze wetgeving tot heden toe nog niet voorzien werd.

Het derde deel van het ontwerp geeft aan den Minister van Verkeerswezen opdracht de politie van de lucht in te richten en verleent de noodige bevoegdheden aan de daarmee belaste ambtenaars en bedienden.

De voorgestelde nieuwe wet zal den hoofdgrondslag vormen waarop gansch de thans in herziening zijnde of naarmate van de behoeften tot stand te brengen reglementeering moet opgebouwd worden.

Zullen, ter uitvoering van die wet, opnieuw worden uitgevaardigd inzonderheid, de reeds in overleg met den Hoo-gen Raad voor de Luchtvaart herziene besluiten betreffende, eenerzijds, de inschrijving en, anderzijds, de luchtwaardigheid der luchtvaartuigen.

Zullen eveneens, terzelfdertijd als die wet, van kracht kunnen worden, een algemeen politiereglement voor de luchtvaart, zoomede de besluiten tot regeling van het vliegen boven sommige zones van het grondgebied, het recht van het nemen van luchtfoto's en de besluiten houdende nieuwe regelen voor het vaststellen van de lichamelijke geschiktheid en de beroepsbekwaamheid van het stuurpersoneel der luchtvaartuigen.

Wij zijn er van overtuigd dat het U zal believen dit ontwerp van wet aan te nemen, waarvan de hoogdringendheid uit den inhoud blijkt.

*De Minister van Verkeerswezen,
Minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

DU BUS DE WARNAFFE.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur,*

*De Minister van Buitenlandsche Zaken
en van Buitenlandschen handel,*

P. HYMANS.

Le Ministre de la Défense nationale,

De Minister van Landsverdediging,

A. DEVEZE.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

F. BOVESSE.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financien,

GUTT.

PROJET DE LOI

LEOPOLD III,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports, Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, de Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce extérieur, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Défense Nationale;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives, par Notre Ministre des Transports.

CHAPITRE I.

Dispositions générales.

ARTICLE PREMIER.

Pour l'application de la présente loi, sont réputés :

Aéronefs, tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air;

Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires ou affectés à des services d'Etat, tels que la police, la douane et la poste;

Aéronefs privés, tous aéronefs à l'exclusion des aéronefs d'Etat;

Exploitant d'un aéronef, la personne qui dispose de la propriété de l'aéronef ou celle qui en a la jouissance ou l'exploite pour son compte personnel ou pour autrui;

Commandant, toute personne qui est responsable de la conduite d'un aéronef;

Aérodrome, soit tout centre de trafic aérien, y compris les installations nécessaires à ce trafic, soit tout terrain ou surface d'eau utilisé, même temporairement, pour l'arrivée et les départ des aéronefs.

Sauf stipulation contraire, les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'aux aéronefs privés.

ART. 2.

La circulation des aéronefs nationaux au-dessus du territoire du Royaume est libre, sauf les restrictions résultant de la présente loi et celles qui seront édictées par arrêté royal.

WETSONTWERP

LEOPOLD III,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen, Minister van Posterijen, Telegraphie en Telefonie, van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken en van Buitenlandschen Handel, van Onzen Minister van Justitie, van Onzen Minister van Financiën en van Onzen Minister van Landsverdediging;

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het ontwerp van wet, waarvan de tekst volgt, zal in Onzen Naam bij de wetgevende Kamers worden ingediend door Onzen Minister van Verkeerswezen.

HOOFDSTUK I.

Algemeene bepalingen.

EERSTE ARTIKEL.

Voor de toepassing van deze wet worden verstaan onder :
Luchtvaartuigen, alle toestellen die in den dampkring kunnen worden gehouden ten gevolge van de krachten, welke de lucht er op uitoefent;

Staatsluchtvaartuigen, de militaire luchtvaartuigen en de luchtvaartuigen gebezigd voor Staatsdiensten, als politie, douane en post;

Particuliere luchtvaartuigen, alle luchtvaartuigen, behalve de Staatsluchtvaartuigen;

Exploitant van een luchtvaartuig, de persoon die over den eigendom van het luchtvaartuig beschikt of de persoon die er het genot van heeft dan wel het voor eigen rekening of voor rekening van een ander exploiteert;

Gezagvoerder, elke persoon die verantwoordelijk is voor de leiding van de vaart van een luchtvaartuig;

Luchtvaartterrein, hetzij elk luchtverkeerscentrum, met inbegrip van de voor dat verkeer noodige inrichtingen, hetzij elk zelfs tijdelijk voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen gebruikt terrein of wateroppervlak.

De bepalingen van deze wet zijn enkel toepasselijk op de particuliere luchtvaartuigen, tenzij anders is bepaald.

ART. 2.

Het verkeer van de nationale luchtvaartuigen boven het grondgebied van het Rijk is vrij, behoudens de beperkingen voortvloeiende uit deze wet en die, welke bij Koninklijk besluit zullen uitgevaardigd worden.

Pour l'application de la présente loi, le territoire du Royaume comprend les eaux territoriales adjacentes au dit territoire.

ART. 3.

A moins qu'elle ne soit réglée (par réciprocité) par des accords internationaux, la circulation des aéronefs étrangers au-dessus du territoire du Royaume est subordonnée à l'autorisation du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions. Le survol du territoire du Royaume par les aéronefs militaires étrangers est subordonné à l'autorisation du Ministre de la Défense Nationale.

ART. 4.

Certaines zones du territoire du Royaume peuvent être interdites aux vols d'exploration ou de reconnaissance des aéronefs, tant nationaux qu'étrangers.

Ces zones sont délimitées et l'interdiction est décrétée par arrêté royal sur la proposition du Ministre de la Défense Nationale et du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

ART. 5.

Sont de même édictées par arrêté royal, toutes les prescriptions relatives à l'immatriculation, à la navigabilité et à la sécurité des aéronefs, aux documents de bord des aéronefs, aux aptitudes et capacités du personnel navigant des aéronefs; — à la création, à l'organisation et à l'usage des aérodromes, y compris la perception de toute redevance ou taxe, ainsi qu'aux règles de circulation sur ceux-ci; — au transport des personnes et des choses par air; — à l'emploi d'appareils photographiques à bord des aéronefs; — aux départs et aux atterrissages; — aux règles de routes; — aux feux et signaux des aéronefs; — et, généralement, toutes prescriptions intéressant la navigation aérienne.

ART. 6.

L'immatriculation d'un aéronef, opérée conformément aux prescriptions édictées en exécution de la présente loi, lui confère la nationalité belge.

ART. 7.

Les naissances et décès se produisant à bord des aéronefs belges, en cours de vol, sont réputés survenus sur le territoire du Royaume.

Acté en est, dans les vingt-quatre heures, dressé et inscrit au carnet de route par le commandant de l'aéronef, en présence de deux témoins pris parmi les membres de l'équipage de l'aéronef ou, à défaut, parmi les passagers et, s'il s'agit d'une naissance, en présence éventuellement

Voor de toepassing van deze wet, omvat het grondgebied van het Rijk de aan dat grondgebied grenzende territoriale wateren.

ART. 3.

Het verkeer van vreemde luchtvaartuigen boven het grondgebied van het Rijk is onderworpen aan de machtiging van den Minister tot wiens bevoegdheid de Luchtvaart behoort, tenzij dat verkeer op grond van wederkeerigheid bij internationale overeenkomsten geregeld is. Het verkeer der vreemde militaire luchtvaartuigen boven het grondgebied van het Rijk, is aan de machtiging van den Minister van Landsverdediging ondergeschikt.

ART. 4.

Sommige zones van het grondgebied van het Rijk kunnen verboden worden verklaard voor ontdekkings- of verkenningsvluchten zoowel met nationale als met vreemde luchtvaartuigen.

Die zones worden bepaald en het verbod wordt uitgevaardigd bij Koninklijk besluit, op voorstel van den Minister van Landsverdediging en van den Minister die de Luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft.

ART. 5.

Worden eveneens bij Koninklijk besluit uitgevaardigd, al de voorschriften betreffende de inschrijving, de luchtvaardigheid en de vliegzeekerheid der luchtvaartuigen, de bescheiden die aan boord van de luchtvaartuigen moeten aanwezig zijn, de geschiktheid en de beroepsbekwaamheid van het varende personeel der luchtvaartuigen; — de oprichting, de inrichting en het gebruik der luchtvaartterreinen, mede inbegrepen het innen van elke vergoeding of taks, zoomede de regelen voor het verkeer op die luchtvaartterreinen; — het vervoer van personen en zaken door de lucht; — het gebruik van fototoestellen aan boord van luchtvaartuigen; — de opstijgingen en landingen; — de routevoorschriften; — de lichten en seinen der luchtvaartuigen; — en, in 't algemeen, alle voorschriften betreffende de luchtvaart.

ART. 6.

De inschrijving van een luchtvaartuig overeenkomstig de ter uitvoering van deze wet uitgevaardigde voorschriften verleent aan dat luchtvaartuig de Belgische nationaliteit.

ART. 7.

De geboorten en overlijdens die aan boord van varende Belgische luchtvaartuigen plaats hebben, worden geacht op het grondgebied van het Rijk te zijn geschied.

Van die geboorten en overlijdens wordt, binnen de vier en twintig uren, door den gezagvoerder van het luchtvaartuig een akte opgemaakt en in het reisboek ingeschreven ten overstaan van twee getuigen, genooten uit de leden der bemanning van het luchtvaartuig of, bij ontstentenis,

du père de l'enfant. Cette inscription au carnet de route est signée par le commandant de l'aéronef et par les témoins.

Le commandant est tenu de transmettre deux copies littérales signées et certifiées de sa main de l'acte ainsi dressé, dès son premier atterrissage, dans le Royaume, à l'officier de l'état civil le plus proche; à l'étranger, à l'agent diplomatique ou consulaire belge le plus proche. L'une de ces expéditions demeure déposée dans les archives de l'officier de l'état civil ou de l'agent diplomatique ou consulaire et l'autre est expédiée par ceux-ci au Ministre ayant l'Administration de l'Aéronautique dans ses attributions qui la fera tenir, suivant le cas, à l'officier d'état civil au domicile du père de l'enfant ou de la mère si le père est inconnu, ou à l'officier d'état civil du domicile du défunt, pour inscription sur les registres.

En cas de disparition, en cours de vol, d'une personne embarquée à bord d'un aéronef belge, le commandant dresse, par inscription au carnet de route, un rapport contenant outre toutes les indications en sa possession sur l'identité du disparu, le lieu, la date et l'heure de son embarquement et de la disparition, sa destination présumée, l'itinéraire suivi par l'aéronef, les circonstances de la disparition ou de sa constatation. Ce rapport original est dressé si possible en présence de deux personnes embarquées et est signé par elles et par le commandant; celui-ci en établit deux copies littérales signées et certifiées de sa main. Ces copies sont déposées, dès le premier atterrissage dans le Royaume, entre les mains de l'autorité aéronautique la plus proche qui les transmet sans délai au Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions. Celui-ci en adresse une expédition certifiée conforme au Procureur du Roi du domicile du disparu et si celui-ci est étranger, à l'autorité consulaire de sa nationalité.

Si le premier atterrissage, après la constatation de la disparition a lieu à l'étranger, les deux copies certifiées sont transmises par la voie la plus sûre et la plus rapide, à l'agent diplomatique ou consulaire belge la plus proche qui fait parvenir l'une de ces copies, de toute urgence, au Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions ou à l'autorité consulaire de la nationalité du disparu s'il est étranger, l'autre copie demeurant dans les archives du poste consulaire ou diplomatique.

Il est, en outre, dressé un inventaire signé par le commandant et les témoins des biens délaissés dans l'aéronef par la personne décédée ou disparue. L'inventaire est joint au carnet de route et, en copie, aux expéditions de l'acte ou du rapport transmises à l'autorité compétente.

uit de passagiers, en, zoo het een geboorte geldt, in voorkomend geval ten overstaan van den vader van het kind. Die inschrijving in het reisboek wordt door den gezagvoerder en de getuigen onderteekend.

De gezagvoerder van het luchtvaartuig is er toe gehouden twee eigenhandig door hem onderteekende en voor echt verklaarde letterlijke afschriften van de aldus opgemaakte akte onmiddellijk na zijn eerste landing te doen geworden, binnen het Rijk, aan den dichtsbijzenden ambtenaar van den burgerlijken stand; in het buitenland, aan den meest nabijzenden Belgischen diplomatieken of consularen ambtenaar. Een dezer afschriften blijft berusten in de archieven van den ambtenaar van den burgerlijken stand of van den diplomatieken of consularen ambtenaar, terwijl het andere door deze ambtenaars wordt gezonden aan den Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Luchtvaart behoort, die het, voor inschrijving in de registers, volgens het geval overzendt aan den ambtenaar van den burgerlijken stand van de woonplaats van den vader van het kind, of van de moeder indien de vader onbekend is, dan wel aan den ambtenaar van den burgerlijken stand van de woonplaats van den overledene.

In geval van verdwijning, tijdens de vlucht, van een aan boord van een Belgisch luchtvaartuig ingescheept persoon, maakt de gezagvoerder, door inschrijving in het reisboek, een verslag op, waarin hij, benevens al de aanwijzingen die hij bezit omtrent de identiteit van den vermiste, moet opgeven de plaats, den datum en het uur van dezes inscheeping en van de verdwijning, de vermoedelijke bestemming van den vermiste, den reisweg gevolgd door het luchtvaartuig, de omstandigheden van de verdwijning of van de vaststelling der verdwijning. Dat oorspronkelijk verslag wordt, als zulks mogelijk is, opgemaakt ten overstaan van twee ingescheepte personen en door deze personen en den gezagvoerder onderteekend; deze laatste maakt er twee letterlijke afschriften van, die hij eigenhandig onderteekent en voor echt verklaart. Bedoelde afschriften worden bij de eerste landing binnen het Rijk overhandigd aan de dichtsbijzinde luchtvaartoverheid, die ze onverwijld overzendt aan den Minister tot wiens bevoegdheid de Luchtvaart behoort. Deze Minister zendt een eensluitend verklaarde expeditie er van aan den Procureur des Konings van de woonplaats van den vermiste en, indien deze een vreemdeling is, aan de consulaire overheid van zijn land.

Indien de eerste landing na de vaststelling van de verdwijning in het buitenland geschiedt, worden de twee voor echt verklaarde afschriften over den veiligsten en den snelsten weg gezonden aan den dichtsbijzenden Belgischen diplomatieken of consularen ambtenaar, die een dezer afschriften bij hoogdringendheid overzendt aan den Minister tot wiens bevoegdheid de Luchtvaart behoort, of aan de consulaire overheid van het land van den vermiste indien deze een vreemdeling is, terwijl het andere afschrift in de archieven van den consularen of den diplomatieken post blijft berusten.

Buitendien wordt een door den gezagvoerder en de getuigen te onderteekenen inventaris opgemaakt van de door den overledene of vermiste in het luchtvaartuig achtergelaten zaken. De inventaris wordt gevoegd bij het reishoek, en een afschrift ervan bij de expedities van de akte of het verslag, die aan de bevoegde overheid worden gezonden.

Le commandant demeure dépositaire des biens délaissés et en assure la conservation jusqu'à ce qu'il en soit régulièrement dessaisi.

ART. 8.

Toutes les dispositions légales en vigueur relatives à l'importation et à l'exportation des marchandises par terre et par eau, sont applicables aux entrées et sorties par voie aérienne, sans préjudice des prescriptions réglementaires édictées pour les transports par aéronefs.

Les aéronefs que des personnes étrangères utilisent pour un séjour temporaire sur le territoire du Royaume peuvent être admis en franchise provisoire des droits moyennant les conditions à déterminer par le Ministre des Finances. Celui-ci fixe également les conditions auxquelles il est permis de réimporter en exemption des droits les aéronefs utilisés pour des voyages à l'étranger.

ART. 9.

Lorsque pour les aéronefs traversant le territoire du Royaume, sans atterrissage prévu, un itinéraire est imposé, ces aéronefs sont tenus de suivre l'itinéraire prescrit et de se faire reconnaître, s'ils en ont l'obligation, par signaux à leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. S'ils en reçoivent l'ordre, ils sont tenus d'atterrir sur l'aérodrome douanier le plus proche.

ART. 10.

Les faits et actes juridiques qui se passent à bord d'un aéronef belge en vol sont réputés s'être passés sur le territoire du Royaume.

Les faits et actes juridiques qui se passent à bord d'un aéronef immatriculé dans un pays étranger, en vol au-dessus du territoire du Royaume, sont réputés s'être passés sur le territoire du pays dont l'aéronef possède la nationalité.

CHAPITRE II.

Dispositions pénales.

ART. 11.

Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de dix francs à vingt-cinq francs ou d'une de ces peines seulement :

1° tout commandant qui aura entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits par les règlements ;

2° tout propriétaire d'un aéronef qui ne pourra produire sur la réquisition des autorités compétentes, les carnets de route et livrets de moteurs et d'appareil intéressant un aéronef, pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents ;

De gezagvoerder blijft in het bezit van de achtergelaten zaken en zorgt voor dezer behoud tot dat hij ze op regelmatige wijze uit de handen kan geven.

ART. 8.

Al de bestaande wettelijke bepalingen betreffende den in- en den uitvoer van goederen te land en te water gelden voor den in- en den uitvoer over den luchtweg, onverminderd de voorschriften uitgevaardigd voor het vervoer per luchtvaartuig.

Luchtvaartuigen, door vreemdelingen gebruikt voor een tijdelijk verblijf op het grondgebied van het Rijk, kunnen voorloopig tolvrij worden toegelaten onder door den Minister van Financiën te bepalen voorwaarden. Deze Minister bepaalt insgelijks onder welke voorwaarden luchtvaartuigen, gebezigd voor reizen naar het buitenland, tolvrij kunnen heringevoerd worden.

ART. 9.

Wanneer voor luchtvaartuigen, die zonder voorziene landing over het grondgebied van het Rijk heen vliegen, een bepaalde route is voorgeschreven, moeten die luchtvaartuigen de voorgeschreven route volgen en, indien hun dat is opgelegd, zich doen kennen door middel van seinen, te geven op het oogenblik dat zij zich boven de daartoe aangewezen plaatsen bevinden. Zij zijn gehouden op het dichtstbijgelegen douaneluchtvaartterrein te landen, als hun daartoe bevel gegeven wordt.

ART. 10.

De rechtsfeiten en -handelingen die zich voordoen aan boord van een varende Belgisch luchtvaartuig worden geacht zich te hebben voorgedaan op het grondgebied van het Rijk.

De rechtsfeiten en -handelingen die zich voordoen aan boord van een in een vreemd land ingeschreven luchtvaartuig, terwijl dit boven het grondgebied van het Rijk vliegt, worden geacht zich te hebben voorgedaan op het grondgebied van het land waarvan het luchtvaartuig de nationaliteit bezit.

HOOFDSTUK II.

Strafbepalingen.

ART. 11.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van een tot zeventien dagen en met geldboete van tien frank tot vijf en twintig frank, of met een van die straffen alleen :

1° elk gezagvoerder die een vlucht zal ondernomen hebben zonder de bij de reglementen voorgeschreven bescheiden aan boord te hebben ;

2° elk eigenaar van een luchtvaartuig die, op vordering van de bevoegde overheden, niet de reis-, motor- en vliegtuigboeken van het luchtvaartuig zal kunnen overleggen tijdens den termijn, voorgeschreven voor het bewaren van die bescheiden ;

3° tout commandant coupable d'une contravention aux prescriptions réglementaires relatives à la tenue des documents de bord ou de tous autres intéressant l'aéronef;

4° tout commandant qui, le cas de force majeure excepté, aura atterri hors d'un aérodrome sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente;

5° tout commandant ou exploitant qui, sans avoir obtenu les concessions ou autorisations nécessaires à cet effet, aura affecté un aéronef soit au transport des personnes et des choses, soit à une entreprise de travail aérien, tels que vols d'apprentissage, photographie, publicité ou propagande.

ART. 12.

Sera puni des peines prévues à l'article précédent :

1° quiconque en contravention aux prescriptions réglementaires, aux ordres ou aux instructions régulièrement donnés par les agents compétents, aura transporté à bord d'un aéronef un appareil photographique ou aura fait usage d'un tel appareil;

2° quiconque à bord d'un aéronef ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données par le commandant en vue de la sécurité de l'aéronef et des personnes transportées.

ART. 13.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura pénétré ou circulé sur un aérodrome ou dans la zone d'un aérodrome non ouverts au public ou usera d'un aérodrome à des fins auxquelles il n'est pas destiné.

ART. 14.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef non immatriculé ou non pourvu soit d'une licence, soit d'un certificat de navigabilité ou dont la licence ou le certificat de navigabilité a cessé d'être valable.

Sera puni des mêmes peines l'exploitant qui aura sciemment permis l'envol d'un aéronef dans les conditions visées à l'alinéa précédent.

ART. 15.

Le commandant ou l'exploitant d'un aéronef qui sciemment aura détruit les livres ou documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef, avant l'expiration de

3° elk gezagvoerder die zich schuldig heeft gemaakt aan een overtreding van de voorschriften omtrent het houden van de bescheiden die in een luchtvaartuig moeten aanwezig zijn of van alle andere het luchtvaartuig betreffende bescheiden;

4° elk gezagvoerder die, uitgezonderd in geval van overmacht, buiten een luchtvaartterrein zal hebben geland zonder voorafgaande machtiging van de bevoegde overheid;

5° elk gezagvoerder of exploitant die, zonder de daartoe noodige vergunningen of machtigingen te hebben verkregen, een luchtvaartuig zal hebben gebruikt hetzij voor het vervoer van personen en zaken, hetzij voor het verrichten van lichterarbeid, als leervluchten, fotografie, publiciteit of propaganda.

ART. 12.

Wordt gestraft met de in het vorig artikel gestelde straffen :

1° al wie, met overtreding van de voorschriften, de bevelen of de onderrichtingen, regelmatig door het bevoegd personeel gegeven, aan boord van een luchtvaartuig een fototoestel zal hebben vervoerd of daarvan gebruik zal hebben gemaakt;

2° al wie aan boord van een luchtvaartuig zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen, door den gezagvoerder gegeven met het oog op de veiligheid van het luchtvaartuig en van de vervoerde personen.

ART. 13.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van zes en twintig frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen, al wie op een luchtvaartterrein of binnen den gordel rondom een luchtvaartterrein, die niet voor het publiek openstaan, zal gekomen zijn of zal gecirculeerd hebben, dan wel een luchtvaartterrein zal gebruikt hebben voor doeleinden, waarvoor het niet bestemd is.

ART. 14.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zes en twintig frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen, elk gezagvoerder die een vlucht zal ondernomen hebben met een vliegtuig dat niet ingeschreven is of niet voorzien is hetzij van een vergunning, hetzij van een bewijs van luchtwaardigheid of ten aanzien waarvan zoodanig bewijs of vergunning zijn geldigheid verloren heeft.

Wordt met dezelfde straffen gestraft, de exploitant die willens en wetens een luchtvaartuig heeft laten opstijgen onder de bij het vorig lid voorziene voorwaarden.

ART. 15.

De gezagvoerder of de exploitant van een luchtvaartuig, die de luchtvaartuigboeken of de bescheiden die aan boord van een luchtvaartuig moeten aanwezig zijn of elk ander

la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à quinze jours et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 16.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant d'un aéronef en vol ne portant pas les marques distinctives qui lui sont assignées ou dont les marques auront été altérées ou cachées.

Si le fait est involontaire, la peine d'amende sera seule prononcée.

ART. 17.

Quiconque aura piloté un aéronef sans être titulaire des brevets ou licences de capacité requis par les lois et règlements sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Sera puni des mêmes peines, quiconque aura facilité ou favorisé le délit visé à l'alinéa précédent.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de trois cents francs au moins, si, au moment du délit, des passagers se trouvaient à bord de l'aéronef.

ART. 18.

Tout commandant qui aura pris la conduite d'un aéronef malgré le retrait de sa licence, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

L'emprisonnement sera d'un mois au moins et l'amende de mille francs au moins, si, au moment du délit, des passagers se trouvaient à bord de l'aéronef.

ART. 19.

Tout commandant d'un aéronef qui, hors le cas de force majeure, aura contrevenu aux prescriptions de l'arrêté pris en exécution de l'article 4 de la présente loi, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 20.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui se rendra

bescheid dat op een luchtvaartuig betrekking heeft, willens en wetens zal hebben vernietigd vóór het verstrijken van den termijn van geldigheid van de bescheiden of van den termijn gedurende welken zij moeten worden bewaard, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot vijftien dagen en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank, of met één van die straffen alleen.

ART. 16.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zes en twintig frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen, elk gezagvoerder van een luchtvaartuig dat tijdens de vlucht niet voorzien was van de er aan toegewezen kenmerken of waarvan de kenmerken vervalscht of verborgen zullen geweest zijn.

Is het feit onvrijwillig geschied, dan wordt alleen de geldboete toegepast.

ART. 17.

Al wie een luchtvaartuig zal bestuurd hebben zonder houder te zijn van de bij de wetten en reglementen vereischte bewijzen of vergunningen van geschiktheid, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot drie honderd frank, of met één van die straffen alleen.

Wordt met dezelfde straffen gestraft, al wie het in het vorig lid bedoeld wanbedrijf zal vergemakkelijkt of begunstigd hebben.

De gevangenisstraf is van ten minste vijftien dagen en de geldboete van ten minste driehonderd frank, indien, op het oogenblik dat het wanbedrijf gepleegd werd, passagiers zich aan boord van het luchtvaartuig bevonden.

ART. 18.

Elk gezagvoerder die, niettegenstaande zijn vergunning werd ingetrokken, de leiding van een luchtvaartuig zal genomen hebben, wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maand en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen.

De gevangenisstraf is van ten minste een maand en de geldboete van ten minste duizend frank indien, op het oogenblik dat het wanbedrijf gepleegd werd, passagiers zich aan boord van het luchtvaartuig bevonden.

ART. 19.

Elk gezagvoerder van een luchtvaartuig die, buiten het geval van overmacht, de bepalingen zal hebben overtreden van het Koninklijk besluit genomen ter uitvoering van artikel 4 dezer wet, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen.

ART. 20.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maand en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen, elk gezag-

coupable d'une contravention aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux des aéronefs ou à toutes autres prescriptions ou instructions relatives à la police de la navigation aérienne.

ART. 21.

Tout commandant, qui a bord de l'aéronef dont il a la conduite aura embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention des prescriptions réglementaires ou des instructions de l'autorité compétente, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 22.

Tout commandant qui, hors le cas de force majeure, aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté, tel que plage, hippodrome ou stade à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 23.

Sera puni des peines prévues à l'article précédent, tout commandant qui, sans nécessité, effectue un vol ou une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol, ou toute personne qui aura utilisé un aéronef pour effectuer des exercices de gymnastique ou d'équilibre.

ART. 24.

Sera puni des mêmes peines, tout commandant qui aura effectué au-dessus d'une agglomération des exercices réputés acrobatiques, c'est-à-dire comportant des changements brutaux d'altitude ou d'assiette de l'aéronef ou de nature à créer un danger pour la sécurité publique.

ART. 25.

Seront punis d'une amende de cent francs à mille francs, les personnes qui sans autorisation préalable de l'Autorité compétente, auront organisé des spectacles ou exhibitions comportant des évolutions d'aéronefs, ainsi que tout commandant ou toute autre personne ayant contribué à ces exhibitions ou spectacles ou qui aura sans la même autorisation organisé des exercices réputés acrobatiques ou des démonstrations de descentes en parachute, ou pris part à de pareils exercices ou démonstrations.

voerder die zich schuldig maakt aan overtreding van de voorschriften betreffende de lichten en seinen der luchtvaartuigen dan wel van alle andere voorschriften of onderichtingen betreffende de politie der luchtvaart.

ART. 21.

Elk gezagvoerder die in het luchtvaartuig waarvan hij de leiding heeft, passagiers of goederen zal hebben ingescheept, respectievelijk daaruit zal hebben ontscheept, met overtreding van de voorschriften of onderrichtingen van de bevoegde overheid, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank, of met één van die straffen alleen.

ART. 22.

Elk gezagvoerder die, buiten het geval van overmacht, boven een agglomeratie of elk andere plaats waar een menschenmenigte verzameld is, als een strand, hippodroom of stadion, zal gevlogen hebben op een kleinere hoogte dan deze die bij de reglementen is voorgeschreven, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zes en twintig frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen.

ART. 23.

Wordt met de in het vorig artikel gestelde straffen gestraft, elk gezagvoerder die, zonder noodzakelijkheid, een vlucht of een beweging zal hebben uitgevoerd waarbij de aan boord van het luchtvaartuig ingescheepte personen of de personen en de goederen op den grond in gevaar worden gebracht, zoomede elk persoon die een luchtvaartuig zal hebben gebezigd om lichaams- of evenwichtsoefeningen te verrichten.

ART. 24.

Wordt met dezelfde straffen gestraft, elk gezagvoerder die boven een agglomeratie zoogenaamde kunstvluchten zal hebben uitgevoerd, dat is vluchten waarbij plotselinge veranderingen van hoogte of van stand van het luchtvaartuig intreden of die van aard zijn om de openbare veiligheid in gevaar te brengen.

ART. 25.

Worden gestraft met geldboete van honderd frank tot duizend frank, de personen die, zonder voorafgaande machtiging van de bevoegde overheid, luchtvaartvertooningen of exhibitiees zullen hebben ingericht, zoomede elk gezagvoerder of elk ander persoon die zijn medewerking voor zulke exhibitiees of vertooningen heeft verleend dan wel zonder dezelfde machtiging zoogenaamde kunstvluchten of demonstraties van valschermsprongen zal ingericht of daaraan zal deelgenomen hebben.

ART. 26.

Quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 27.

Quiconque, hors le cas de force majeure, aura, d'un aéronef en vol, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage aux personnes ou aux biens à la surface sera puni d'une amende de cent francs à mille francs.

ART. 28.

Quiconque aura transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef en vue du transport, des explosifs, armes ou munitions de guerre, correspondances et dépêches postales ou tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit par les lois, règlements ou instructions, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 29.

Celui qui, volontairement, par un acte ayant compromis la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef a mis en danger une ou des personnes, sera puni de la peine prévue par l'article 406 du Code pénal.

Si le fait a causé des lésions corporelles ou la mort, la peine sera celle indiquée aux articles 407 et 408 du même code, suivant les distinctions y établies.

Si le fait est involontaire, la peine sera celle prévue à l'alinéa 1^{er} de l'article 422, et s'il a causé des lésions corporelles ou la mort, elle sera celle indiquée aux deux derniers alinéas du même article.

ART. 30.

Toutes infractions aux dispositions des règlements édictés en vue d'assurer la sécurité de la navigation aérienne et non prévues par la présente loi, seront punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Les contraventions aux règlements édictés en vue d'assurer la police de la navigation aérienne seront punies des peines prévues à l'article 11 ci-dessus.

ART. 26.

Al wie zich aan boord van een luchtvaartuig zal hebben bevonden zonder zijn aanwezigheid aldaar te kunnen rechtvaardigen door een regelmatig vervoerbewijs of door de toestemming van den exploitant of den gezagvoerder, wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maand en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen.

ART. 27.

Al wie, buiten het geval van overmacht, uit een varende luchtvaartuig een voorwerp zal hebben geworpen of laten vallen dat aan de personen of de goederen op den grond schade kan veroorzaken, wordt gestraft met geldboete van honderd frank tot duizend frank.

ART. 28.

Al wie springstoffen, oorlogswapens of -munitie, poststukken en pakketten of eenig andere voorwerpen of stoffen, waarvan het vervoer door de lucht bij de wetten, reglementen of onderrichtingen verboden is, met een luchtvaartuig zal hebben vervoerd of aan boord van een luchtvaartuig zal hebben gebracht met het inzicht ze te vervoeren, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen.

ART. 29.

Hij die vrijwillig, door een voor de luchtwaardigheid of de vliegveiligheid van een luchtvaartuig gevaarlijke handeling, een of meer personen in gevaar heeft gebracht, wordt gestraft met de bij artikel 406 van het Wetboek van strafrecht gestelde straf.

Heeft het feit lichamelijk letsel of den dood veroorzaakt, dan wordt gestraft met de straf voorzien bij artikelen 407 en 408 van hetzelfde Wetboek, volgens het aldaar gemaakt onderscheid.

Als het feit onvrijwillig gebeurd is, wordt gestraft met de straf voorzien bij het 1^{ste} lid van artikel 422, en als het lichamelijk letsel of den dood heeft veroorzaakt, wordt gestraft met die gesteld bij de laatste twee leden van hetzelfde artikel.

ART. 30.

Alle niet bij deze wet voorziene overtredingen van de bepalingen der reglementen tot bevordering van de veiligheid van het luchtverkeer worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank, of met één van die straffen alleen.

De overtredingen van de reglementen betreffende de politie van de luchtvaart worden gestraft met de bij voorenstaand artikel 11 gestelde straffen.

ART. 31.

Tout commandant qui, condamné pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution, commettra la même infraction avant l'expiration de deux ans depuis qu'il a subi ou prescrit sa peine, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende, portées pour l'infraction, ou de l'un de ces peines. En outre, ces peines pourront être doublées.

ART. 32.

Les aéronefs dont les documents de bord prescrits par les règlements ne peuvent être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles de certificat d'immatriculation pourront être retenus aux frais et risques de l'exploitant, par les autorités chargées de la surveillance et de la police de la navigation aérienne, jusqu'à ce que l'identité de l'appareil ou de l'exploitant ait été établie.

Les aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la navigabilité ou pour lesquels les taxes, droits ou autres inscriptions n'auront pas été liquidés, pourront de même être retenus dans les conditions fixées par les règlements, jusqu'à ce que ces prescriptions soient observées.

ART. 33.

Toutes les dispositions du titre I^{er} du Code pénal sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par les arrêtés pris pour son exécution.

ART. 34.

Les pénalités prévues par la présente loi sont indépendantes de celles applicables en vertu des lois fiscales.

Elle seront, en outre, appliquées sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu.

ART. 35.

Les infractions commises à bord d'un aéronef belge sont réputées commises en Belgique et peuvent y être poursuivies même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du royaume.

Sont compétents pour la poursuite de ces infractions et de celles prévues par la présente loi et par les arrêtés pris pour son exécution, le procureur du Roi ou l'officier du ministère public près le tribunal de police du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où il pourra être trouvé, et, à leur défaut, celui de Bruxelles.

Les articles 6 à 13 de la loi du 17 avril 1878 formant le titre préliminaire du code de procédure pénale, s'appliquent aux infractions commises à bord d'un aéronef étran-

ART. 31.

Elk gezagvoerder die veroordeeld werd wegens een misdrijf voorzien bij deze wet of bij de voor haar uitvoering genomen besluiten en die hetzelfde misdrijf pleegt vóór twee jaar verstreken zijn sedert hij zijn straf ondergaan heeft of sedert zijn straf verjaard is, wordt veroordeeld tot de grootste gevangenisstraf en de grootste geldboete die voor het misdrijf gesteld zijn, of tot één van die straffen. Daarenboven kunnen die straffen verdubbeld worden.

ART. 32.

Luchtvaartuigen ten aanzien waarvan de bescheiden, die volgens de reglementen aan boord moeten aanwezig zijn, niet kunnen overgelegd worden of waarvan de inschrijvingskenmerken niet overeenstemmen met die welke op het bewijs van inschrijving voorkomen, kunnen op kosten en risico van den exploitant door de overheden belast met het toezicht op en de politie van de luchtvaart worden aangehouden tot dat de identiteit van het toestel of van den exploitant vastgesteld is.

Luchtvaartuigen welke niet voldoen aan de voorschriften betreffende de luchtwaardigheid of waarvoor de taksen, rechten of andere lasten niet betaald werden, kunnen evenzoo onder de bij de reglementen voorziene voorwaarden worden aangehouden tot dat die voorschriften nagekomen zijn.

ART. 33.

Al de bepalingen van titel I van het Wetboek van Strafrecht zijn toepasselijk op de misdrijven voorzien bij deze wet en bij de voor haar uitvoering genomen besluiten.

ART. 34.

De bij deze wet voorziene straffen zijn toepasselijk, buiten en behalve die, gesteld bij de fiskale wetten.

Zij worden bovendien toegepast, onverminderd gebruikelijke schadevergoeding.

ART. 35.

De aan boord van een Belgisch luchtvaartuig bedreven misdrijven worden geacht in België te zijn gepleegd en kunnen in België vervolgd worden, zelfs indien de beklaagde niet op het grondgebied van het Rijk gevonden wordt.

Voor de vervolging van die misdrijven en van die voorzien bij deze wet en bij de voor haar uitvoering genomen besluiten, zijn bevoegd de procureur des Konings of de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de politierechtbank van de plaats van het misdrijf, die van de woonplaats van den beklaagde, die van de plaats waar deze zal kunnen gevonden worden en, bij dezer ontstentenis, die van Brussel.

Artikelen 6 tot 13 der wet van 17 April 1878, die den voorafgaanden titel uitmaken van het Wetboek van rechtspleging in strafzaken, vinden toepassing ten aanzien van de

ger, comme si le fait s'était accompli hors du territoire du Royaume. En outre, le coupable d'un crime ou d'un délit commis à bord d'un aéronef étranger pourra être poursuivi en Belgique, à la seule condition que lui-même ou la victime soit de nationalité belge ou que l'appareil atterrisse en Belgique après l'infraction.

Sont compétents pour la poursuite des infractions visées à l'alinéa précédent, le procureur du Roi du lieu de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où l'inculpé aura été trouvé, celui du lieu de l'atterrissage, et, à leur défaut, le procureur du Roi de Bruxelles.

CHAPITRE III.

Dispositions de police.

ART. 36.

Le Ministre ayant dans ses attributions l'Administration de l'Aéronautique est chargé d'organiser la police de la navigation aérienne et de veiller à l'exécution de toutes prescriptions y relatives.

ART. 37.

Les fonctions soit d'inspecteurs en chef de police, soit d'inspecteurs de police de la navigation aérienne, pourront être conférées par arrêté royal à certains agents de l'Administration de l'Aéronautique.

Les arrêtés royaux de délégation fixeront le lieu de la résidence de ces agents et désigneront les inspecteurs ordinaires qui seront subordonnés à chaque inspecteur en chef.

ART. 38.

Les inspecteurs en chef et les inspecteurs prêteront devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence le serment suivant :

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge, et de remplir fidèlement les fonctions qui ne sont conférées. »

Néanmoins, leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

En cas de changement de résidence, l'acte de prestation de serment sera transcrit et visé au greffe du tribunal de première instance auquel ressortit le lieu de la nouvelle résidence.

ART. 39.

Les inspecteurs en chef et inspecteurs sont officiers de police judiciaire.

Ils rechercheront et constateront par des procès-verbaux faisant foi, jusqu'à preuve du contraire, les crimes, les délits et les contraventions de police dans les aérodromes publics et leurs dépendances, ainsi que les infractions aux lois et règlements concernant la navigation aérienne qu'il leur serait donné de relever en un point quelconque du Royaume.

Ils auront pour la recherche des crimes et délits dans les

aan boord van een vreemd luchtvaartuig gepleegde misdrijven, alsof het feit buiten het grondgebied van het Rijk bedreven werd. Daarenboven kan de dader van een misdaad of een wanbedrijf gepleegd aan boord van een vreemd luchtvaartuig in België vervolgd worden, mits hij zelf of het slachtoffer van Belgische nationaliteit is of het toestel na het misdrijf in België landt.

Voor de vervolging van de in het vorig lid bedoelde misdrijven zijn bevoegd, de procureur des Konings van de woonplaats van den beklaagde, die van de plaats waar de beklaagde gevonden werd, die van de landingsplaats en, bij dezer ontstentenis, de procureur des Konings te Brussel.

HOOFDSTUK III.

Bepalingen betreffende de politie.

ART. 36.

De Minister die het Bestuur der Luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft is er mee belast de politie van de luchtvaart in te richten en te waken voor de uitvoering van alle desbetreffende voorschriften.

ART. 37.

Het ambt hetzij van hoofdinspecteur van politie, hetzij van inspecteur van de politie der luchtvaart kan bij Koninklijk besluit worden verleend aan sommige bediende van het Bestuur der Luchtvaart.

De Koninklijke besluiten tot lastgeving bepalen de verblijfplaats dezer bedienden en wijzen de gewone inspecteurs aan die onder het gezag van elken hoofdinspecteur staan.

ART. 38.

De hoofdinspecteurs en de inspecteurs leggen vóór de rechtbank van eersten aanleg van het arrondissement hunner verblijfplaats den volgenden eed af :

« Il zweert getrouwheid aan den Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgisch volk, en het mij toegekend ambt trouw waar te nemen. »

Desniettemin is hun bevoegdheid niet beperkt tot het arrondissement van die rechtbank.

Bij verandering van verblijfplaats, wordt de akte van eedaflegging overgeschreven en geviséerd ter griffie van de rechtbank van eersten aanleg tot welker rechtsgebied de nieuwe verblijfplaats behoort.

ART. 39.

De hoofdinspecteurs en de inspecteurs zijn officieren van gerechtelijke politie.

Zij sporen op en stellen vast, bij processen-verbaal die geldig zijn tot het bewijs van het tegendeel, de misdaden, de wanbedrijven en de politie-overtredingen binnen de openbare luchtvaartterreinen en dezer aanhoorigheden, zoomede de overtredingen van de wetten en reglementen betreffende de luchtvaart die zij eventueel op eenigerlei plaats binnen het Rijk mochten opmerken.

Voor het opsporen van de misdaden en wanbedrijven bin-

aérodromes publics et leurs dépendances, concurrence et même prévention à l'égard de tous les autres officiers de police judiciaire à l'exception des procureurs du Roi et des juges d'instruction, des juges de paix et des officiers judiciaires des parquets.

ART. 40.

Les inspecteurs remettront, dans les vingt-quatre heures à l'inspecteur en chef, les procès-verbaux qu'ils auront dressés.

Ces procès-verbaux seront transmis dans les trois jours, à l'officier chargé des fonctions du Ministère public près le tribunal de police, ou au procureur du Roi, suivant qu'il s'agit d'une simple contravention ou d'un délit.

ART. 41.

Toutes personnes chargées de la constatation des infractions visées à l'article 39 ont pouvoir de saisir les explosifs, armes et munitions, appareils photographiques et clichés photographiques, ainsi que tous objets de contrebande trouvés à bord d'un aéronef en contravention des prescriptions légales ou réglementaires. La confiscation des biens saisis sera prononcée par le tribunal.

ART. 42.

Sont abrogées la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ainsi que la loi du 22 juillet 1924 conférant à certains membres du personnel de l'Administration de l'Aéronautique les pouvoirs d'officiers de police judiciaire.

Donné à Bruxelles, le 22 janvier 1935.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Transports,
Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

DU BUS DE WARNAFFE.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur,*

Le Ministre de la Défense nationale,

Le Ministre de la Justice,

Le Ministre des Finances,

P. HYMANS.

A. DEVEZE.

F. BOVESSE.

GUTT.

nen de openbare luchtvaartterreinen en dezer aanhoorigheden, hebben zij gelijke bevoegdheid en zelfs voorrang ten opzichte van al de andere officieren van gerechtelijke politie, met uitzondering van de procureurs des Konings en de onderzoeksrechters, de vrederechters en de gerechtelijke officieren bij de parketten.

ART. 40.

De inspecteurs overhandigen de processen-verbaal, die zij hebben opgemaakt, binnen de vier en twintig uren aan den hoofdinspecteur.

Die processen-verbaal worden, binnen de drie dagen, overgezonden aan den ambtenaar belast met de functie van Openbaar Ministerie bij de politierechtbank, of aan den procureur des Konings, naar gelang het een eenvoudige overtreding of een wanbedrijf geldt.

ART. 41.

Al de personen belast met het vaststellen van de in artikel 39 bedoelde misdrijven zijn bevoegd om beslag te leggen op de springstoffen, wapens en munitie, fototoestellen en clichés zoomede op alle in strijd met de wets- of reglementsbepalingen aan boord van een luchtvaartuig aangetroffen smokkelwaren. De verbeurdverklaring van de in beslag genomen goederen wordt uitgesproken door de rechtbank.

ART. 42.

Is ingetrokken de wet van 16 November 1919 tot regeling van de luchtvaart, zoomede de wet van 22 Juli 1924 waarbij aan sommige leden van het personeel van het Bestuur der Luchtvaart de bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie is verleend.

Gegeven te Brussel, op 22 Januari 1935.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Verkeerswezen,
Minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,
en van Buitenlandschen handel,*

De Minister van Landsverdediging,

De Minister van Justitie,

De Minister van Financiën,