

Nr 172.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående Sveriges
anslutning till den internationella luftfartskonventionen;
given Stockholms slott den 19 februari 1926.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Viktor Larsson.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet
inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms
slott den 19 februari 1926.*

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena och chefen för försvarsdepartementet anför departementschefen, statsrådet Larsson:

Den 13 oktober 1919 avslöto de vid fredskonferensen i Paris representerade allierade och associerade makterna en konvention angående reglering av den internationella luftfarten. Sedan nio av signatärmakterna ratificerat konventionen och Persien anslutit sig till densamma, trädde den i kraft den 11 juli 1922. Sedermera hava åtskilliga andra makter ratificerat eller anslutit sig till konventionen, som för närvarande är gällande för följande länder:

Australiska statsförbundet, Belgien, Bulgarien, Canada, Chile, Frankrike, Grekland, Indien, Irländska fristaten, Italien, Japan, Nya Zeeland, Persien.

Polen, Portugal, Rumänien, Serbo-Kroato-Slovenska Staten, Siam, Storbritannien, Sydafrikanska Unionen, Tjeckoslovakien och Uruguay.

Vissa av de länder, som undertecknat konventionen, däribland Amerikas Förenta Stater och några av de sydamerikanska staterna, hava underlåtit att ratificera densamma.

I konventionen stadgas, att en var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva luftfartyg hemmahörande i någon annan av de fördragsslutande staterna rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats område under förutsättning att de villkor, som föreskrivas i konventionen, bliva iakttagna (art. 2).

En var av de fördragsslutande staterna är berättigad att av militära skäl eller av hänsyn till allmän säkerhet förbjuda luftfartyg, hemmahörande i någon annan av de fördragsslutande staterna, att färdas över vissa områden inom sitt territorium vid äventyr av i statens lagstiftning bestämt straff men med förbehåll att i detta hänseende samma bestämmelser skola gälla beträffande privata luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten, som beträffande dess egna privata luftfartyg (art. 3).

Fördragsslutande stat får icke annat än genom ett särskilt och till tiden begränsat tillstånd medgiva luftfart över sitt område för luftfartyg, som icke har någon av de fördragsslutande staternas nationalitet (art. 5).

Luftfartyg har den stats nationalitet, i vars luftfartygsregister det är infört (art. 6).

Vid mellanstatlig luftfart skall varje luftfartyg vara försett med luftvärdighetsbevis, utställt eller godkänt av den stat, vars nationalitet det har (art. 11).

Befälhavare, förare, mekaniker och andra medlemmar av ett luftfartygs besättning skola vara försedda med kompetens- och behörighetscertifikat, utställda eller godkända av den stat, vars nationalitet luftfartyget har (art. 12).

Luftfartyg, hemmahörande i en av de fördragsslutande staterna, har rätt att färdas över den andra statens område utan att landa. Fartyget skall därvid följa den väg, som må vara anvisad av den stat, över vars område färden äger rum. I fall det kräves av hänsyn till allmän säkerhet, är luftfartyget skyldigt landa, därest det erhåller befallning därom medelst föreskrivna signaler.

Luftfartyg, som färdas från en fördragsslutande stats område till en annans, skall, om sistnämnda stats reglementariska bestämmelser så föreskriva, landa på en av de av denna stat bestämda flygplatser (art. 15).

Såsom statsluftfartyg anses:

- a) militära luftfartyg; samt
- b) luftfartyg, som uteslutande användas för någon statens verksamhet, såsom post, tull eller polis.

Övriga luftfartyg anses såsom privata luftfartyg.

Alla statsluftfartyg med undantag av militär-, tull- eller polisluftfartyg behandlas såsom privata luftfartyg och äro för den skull underkastade alla bestämmelser i förevarande konvention (art. 30).

Varje luftfartyg, som står under befäl av därtill beordrad militär person, anses såsom militärt (art. 31).

Militärt luftfartyg, tillhörigt en av de fördragsslutande staterna, må varken färdas över eller landa på en annan fördragsslutande stats område utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd (art. 32).

De fördragsslutande staternas gemensamma luftfartsangelägenheter handhas av en ständig internationell kommission, sammansatt av ombud för dessa stater. Kommissionen är ställd under Nationernas förbunds överinseende och dess sekretariat är förlagt till Paris (art. 34).

Stater, som icke deltagit i världskriget, må kunna ansluta sig till konventionen genom en till franska utrikesdepartementet avgiven notifikation (art. 41).

Vad angår övriga bestämmelser i konventionen får jag hänvisa till den vid detta protokoll såsom bilaga fogade texten till konventionen.

Till konventionen höra 8 reglementen nämligen:

reglemente A angående märkning och registrering av luftfartyg,

reglemente B angående luftvärdighetsbevis,

reglemente C angående dagböcker,

reglemente D angående lanternor och signaler samt luftfärdsregler,

reglemente E angående minimifordringar för erhållande av certifikat såsom förare eller navigatör,

reglemente F angående internationella luftfartskartor och höjdmärken,

reglemente G angående väderleksunderrättelser och

reglemente H angående allmänna tullföreskrifter.

I november 1919 ingick till svenska regeringen en framställning från brittiska regeringen om anslutning till den internationella luftfartskonventionen.

Vid skilda konferenser mellan ombud för Sverige, Danmark, Finland och Norge blevo bestämmelserna i denna konvention därefter föremål för övertagande. I dessa överläggningar deltog senare även ombud för Nederländerna och Schweiz. Därvid restes åtskilliga betänkligheter mot vissa bestämmelser i konventionen, vilka betänkligheter i synnerhet rörde art. 5. Underrättelser, som inhämtats om tolkningen av denna artikel, hade givit vid handen, att den skulle komma att utgöra hinder för en fördragsslutande stat att på ömsesidighetens grund etablera regelbunden luftfart med icke fördragsslutande stat. Med det rådande politiska läget i Europa skulle detta innebära, att Sverige, om det tillträdde konventionen, icke skulle kunna anordna sådan luftfart exempelvis till Tyskland eller över Tyskland exempelvis till Schweiz.

En annan bestämmelse, mot vilken även betänkligheter framkommo, gällde röstfördelningen inom den internationella luftfartskommissionen. Enligt art. 34 är denna röstfördelning ordnad på ett sätt, som bland annat skulle medföra ständig majoritet för Amerikas förenta stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan, därest dessa länder äro ense.

De framkomna betänkligheterna ansågos av ovannämnda ombud så allvarliga, att de betraktades som ett hinder för att tillråda anslutning till konventionen, och konventionsstaterna underrättades härom.

Gemensamma
överläggningar
mellan de
nordiska
länderna och
vissa andra
stater i fråga
om anslutning
till
konventionen.

I syfte att få luftfartsförhållandena avtalsmässigt reglerade med närliggande länder valdes på olika håll en annan väg, nämligen avslutandet av separatöverenskommelser. Sverige ingick sålunda efter hand särskilda luftfartsöverenskommelser med Danmark, Nederländerna, Norge, Polen, Storbritannien och Tyskland. Av dessa överenskommelser hava de med Nederländerna och Polen ingångna ännu icke trätt i kraft.

I anledning av de framförda anmärkningarna mot art. 5 och 34 i konventionen, hava dessa artiklar ändrats i syfte att möjliggöra en anslutning framför allt från de under kriget neutrala europeiska staternas sida.

Sålunda antog den internationella luftfartskommissionen å sammanträde i London den 25 oktober 1922 ett sådant tillägg till artikel 5, att i konventionen deltagande stat finge tillåta luftfartyg, som ej vore hemmahörande i någon av de fördragsslutande staterna, att färdas över dess område, såvida nämnda stat avslutit en särskild luftfartskonvention med det land, som fartyget tillhörde. Bestämmelserna i denna särskilda konvention finge dock icke inskränka de fördragsslutande staternas rättigheter och skulle stå i överensstämmelse med de regler, som fastställts genom den internationella konventionen och därtill hörande reglementen. Vidare beslöt nämnda kommission å sammanträde i London den 30 juni 1923 sådan ändring i artikel 34, att varje stat tillerkändes en röst inom kommissionen, varvid Amerikas förenta stater, Brittiska rikets, Frankrikes, Italiens och Japans intressen särskilt tillgodosågos allenast så, att i fråga om vissa viktigare beslut, för vilka fordras tre fjärdedelars majoritet inom kommissionen, bestämdes, att medverkan av åtminstone tre av dessa makter skulle erfordras för besluts giltighet. De rörande omförmälda ändringar upprättade protokollen hava undertecknats av alla de stater, för vilka konventionen vid ifrågavarande tidpunkter var gällande, men enligt bestämmelserna i protokollen skola ändringarna icke träda i kraft, förrän de ratificerats av samtliga dessa stater. Sådant ratificering har numera verkställts av alla ifrågakommande stater, med undantag för Portugal, som ännu icke ratificerat ändringen av artikel 34, samt Serbo-Kroato-Slovenska Staten, som ännu icke ratificerat vare sig nämnda ändring eller tillägget till artikel 5.

Sedan ifrågavarande ändringar beslutats, hölls på danskt initiativ i juni månad 1925 i Köpenhamn en konferens av ombud för Sverige, Danmark, Finland, Nederländerna, Norge och Schweiz för överläggningar rörande en eventuell anslutning till konventionen i dess ändrade skick. Vid konferensen närvar jämväl internationella luftfartskommissionens generalsekreterare. Sedan inbörden av de beslutade ändringarna ingående diskuterats, enades ombuden om att hos sina respektive regeringar förorda anslutning till konventionen, efter det att nämnda ändringar trätt i kraft.

Utgifter till följd av Sveriges anslutning till konventionen.

Sveriges anslutning till ifrågavarande konvention skulle medföra vissa utgifter. Sålunda stadgas i artikel 34, att kostnaderna för den internationella kommissionen skola gäldas av de fördragsslutande staterna i förhållande till det antal röster, varöver varje land förfogar. Kommissionens förvaltningskost-

nader hava för år 1926 upptagits till 300.000 franska francs, och enligt en av kommissionens sekretariat uppgjord beräkning skulle varje fördragsslutande stats andel belöpa sig till 12,000 franska francs med undantag beträffande Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan, för vilka andelen jämlikt artikel 34 fastställts till dubbla beloppet eller 24,000 franska francs. Sekretariatet har vidare meddelat, att, i händelse av ytterligare anslutning till konventionen, bidragsandelen torde komma att något minskas. Enligt nu gällande kurs motsvara 12,000 franska francs omkring 1,700 kronor.

Jämlikt konventionens artikel 34 skola vidare kostnaderna för sändande av ombud till kommissionens sammanträden bestridas av respektive stater.

Slutligen stadgas i artikel 35, att de fördragsslutande staterna skola, var och en i vad på den ankommer, i möjligaste mån samarbeta för åstadkommande av internationella åtgärder beträffande:

a) samlande och distribuerande av statistiska, fortlöpande eller speciella väderleksunderrättelser i enlighet med bestämmelserna i reglementet G;

b) offentliggörande av likartade luftfartskartor (en översiktskarta i skalan 1 : 1.000.000 och en detaljkarta i skalan 1 : 200.000) samt genomförande av ett gemensamt system för orienteringsmärken i terrängen i enlighet med bestämmelserna i reglementet F;

c) begagnande av radioförbindelse i luftfartens tjänst, upprättande av erforderliga radiostationer och iakttagande av de internationella reglerna för radiomeddelanden.

Sveriges anslutning till den internationella luftfartskonventionen medför även behov av vissa ändringar i förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart. beträffande vilken förordning riksdagens yttrande inhämtats. Sålunda föreskrives i § 33 i nämnda förordning, att för utövning av yrkesmässig luftfart, d. v. s. befordran av passagerare eller gods mot avgift, erfordras, där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Konungen. I den internationella luftfartskonventionen stadgas blott, att för anordnande av internationell luftfartsled erfordras tillstånd av stat, över vars område leden skall framgå (art. 15), samt att en var av de fördragsslutande staterna har rätt att åt där hemmahörande luftfartyg förbehålla yrkesmässig befordran av personer och gods mellan två punkter inom eget område (art. 16). Något särskilt tillstånd behöves alltså enligt konventionen icke för att driva oregelbunden luftfart för befordran mot avgift av passagerare eller gods mellan två fördragsslutande stater, s. k. trampfart.

Erforderliga
författnings-
ändringar.

Ehuru, såsom ovan omförmälts, Sverige redan ingått luftfartsöverenskommelser med en del närbelägna länder, skulle ett tillträde till konventionen givetvis vara till fördel för den svenska luftfarten. I sådant hänseende kan nämnas, att aktiebolaget Aerotransport hos utrikesdepartementet hemställt om avslutande av luftfartsöverenskommelser med Frankrike och Belgien, enär saknaden av sådana vållat avbräck i bolagets rörelse. Vidare har från italienska regeringen

Departements-
chefen.

gjorts framställning om avslutande av luftfartsöverenskommelse mellan Sverige och Italien. Då någon direkt luftfart icke för närvarande äger rum mellan detta land och Sverige, har framställningen fått vila i avbidan på avgörande av frågan, huruvida Sverige komme att ansluta sig till den internationella luftfartskonventionen.

Jag anser alltså, att sådan anslutning bör äga rum, så snart ovan angivna ändringar i artiklarna 5 och 34 trätt i kraft. Enligt uppgift lär ändringarnas ratificering av de återstående två länderna, Portugal och Serbo-Kroato-Slovenska staten, vara att förvänta inom kort. För att Sveriges anslutning skall kunna äga rum, så snart förutsättningen därför föreligger, torde frågan böra underställas redan innevarande års riksdag.

Vad beträffar utgifterna för en anslutning till konventionen, så torde bidraget till den internationella kommissionens kostnader, vilka, såsom ovan antytts, icke med nuvarande växelkurs torde komma att överstiga 1,700 kronor, kunna utbetalas från sjätte huvudtitelns ordinarie reservationsanslag å 20,000 kronor till vägar och kommunikationer, från vilket anslag Sveriges bidrag till den ständiga internationella föreningen för frågor rörande vägväsendet för närvarande utgår. För nästkommande budgetår lär detta anslag förslå till bestridande jämväl av den sålunda ifrågasatta nya utgiften, enär å innevarande års anslag torde komma att uppstå härför erforderlig reservation till nästa budgetår. Möjligt är dock, att anslaget framdeles kan behöva något höjas.

De utgifter, som föranledas av sändande av ombud till kommissionens sammanträden, torde kunna bestridas av sjätte huvudtitelns reservationsanslag till extra utgifter.

Ehuru omfattningen av de fördragsslutande staternas förpliktelser enligt artikel 35 är ganska obestämd, torde Sverige icke böra underlåta att, i den mån andra fördragsslutande stater vidtaga åtgärder enligt bestämmelserna i samma artikel, jämväl härutinnan söka deltaga i det internationella samarbetet, därest så är möjligt utan för stora kostnader.

Vad angår åtgärder för radiomeddelanden, lära sådana kunna inskränkas till vad som är erforderligt för tillgodoseende av den svenska luftfarten. Enahanda torde även, åtminstone till en början, vara förhållandet med väderleksunder rättelser.

Beträffande luftfartskartor har, enligt vad jag erfarit, generalstaben redan gått i författning om utgivande av sådana kartor på prov med i stort sett de beteckningar, som föreskrivas i reglementet F. Ehuru kartorna äro i något mindre skala än den, som förutsättes i nämnda reglemente, lära de dock kunna vara tillfyllest.

På Kungl. Maj:t torde ankomma att i sinom tid vidtaga de ändringar i förordningen om luftfart, som en anslutning till konventionen kan göra erforderliga. Då förordningen i huvudsak är byggd på bestämmelserna i den internationella luftfartskonventionen, bliva ändringarna icke av större betydighet.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att godkänna den i Paris den 13 oktober 1919 undertecknade luftfartskonventionen, under förutsättning att de av internationella luftfartskommissionen den 25 oktober 1922 och den 30 juni 1923 beslutade ändringarna av artiklarna 5 och 34 i konventionen träda i kraft.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.

Bilaga.

(Översättning.)

Convention
portant réglementation de la naviga-
tion aérienne.

*Chapitre premier.***Principes généraux.****Article premier.**

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

Article 2.

Chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres Etats contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un Etat contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

Article 3.

Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Konvention
angående reglering av internationell
luftfart.

*Kapitel I.***Allmänna grundsatser.****Artikel 1.**

De höga fördragsslutande parterna erkänna, att varje stat har fullständig och uteslutande höghetsrätt i luft- rummet över sitt territorium.

En stats territorium i den betydelse detta ord har i förevarande konvention omfattar såväl statens egentliga område som området för dess kolonier, inbegripet territorialvattnet utmed nämnda områdens kuster.

Artikel 2.

En var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva övriga fördragsslutande staters luftfartyg rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats område under förutsättning att de villkor, som stadgas i förevarande konvention, bliva iakttagna.

Alla föreskrifter, som utfärdats av en fördragsslutande stat rörande rätt för luftfartyg, hemmahörande i annan fördragsslutande stat, att vinna tillträde till dess territorium, skola tillämpas utan avseende å nationalitet.

Artikel 3.

En var av de fördragsslutande staterna är berättigad att av militära skäl eller av hänsyn till allmän säkerhet förbjuda luftfartyg, hemmahörande i annan fördragsslutande stat, att färdas över vissa områden inom sitt territorium vid äventyr av i statens lagstiftning bestämt straff samt med förbehåll att i detta hänseende icke någon åtskillnad skall göras mellan dess egna och den andra fördragsslutande statens privata luftfartyg.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres Etats contractants.

Article 4.

Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu au paragraphe 17 de l'Annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'Etat indûment survolé.

Chapitre II.

Nationalité des aéronefs.

Article 5.

Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants.

Av internationella luftfartskommissionen den 25 oktober 1922 beslutad ändrad lydelse av art. 5.

Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses Annexes. Cette Convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.

I så fall skola läget och utsträckningen av de förbjudna områdena på förhand offentliggöras och delgivas övriga fördragsslutande stater.

Artikel 4.

Varje luftfartyg, som inkommer över ett förbjudet område, är skyldigt att, så snart det får kännedom härom, giva den nödsignal, som är föreskriven i § 17 av reglementet D, och skall landa utanför det förbjudna området så snart och så nära detta område som möjligt på en av flygplatserna i den stat, över vars område luftfart olovligen ägt rum.

Kapitel II.

Luftfartygs nationalitet.

Artikel 5.

Fördragsslutande stat må icke annat än genom ett särskilt och till tiden begränsat bemyndigande medgiva luftfart över sitt område för luftfartyg, som icke har någon av de fördragsslutande staternas nationalitet.

Fördragsslutande stat må icke annat än genom ett särskilt och till tiden begränsat bemyndigande medgiva luftfart över sitt område för luftfartyg, som icke har någon av de fördragsslutande staternas nationalitet, såvida icke förstnämnda stat avslutat en särskild överenskommelse med det land, i vars luftfartygsregister fartyget är infört. Bestämmelserna i denna särskilda överenskommelse må dock icke inskränka de fördragsslutande staternas rättigheter enligt förevarande konvention och skola vara i överensstämmelse med de i nämnda konvention och därtill hörande reglementen fastställda regler. Denna särskilda överenskommelse skall delgivas internationella luftfartskommissionen, som skall meddela övriga fördragsslutande stater underrättelse om densamma.

Article 6.

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat, sur le registre duquel ils sont immatriculés conformément aux prescriptions de la Section I de l'Annexe A.

Article 7.

Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat.

Aucune Société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le Président de la Société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la Société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit Etat.

Article 8.

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

Article 9.

Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission Internationale de Navigation Aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscription, effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

Article 10.

Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'Annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

Chapitre III.**Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.**

Article 11.

Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions

Artikel 6.

Luftfartyg har den stats nationalitet, i vars luftfartygsregister det är infört i överensstämmelse med föreskrifterna i avdelning I av reglementet A.

Artikel 7.

Luftfartyg må icke införas i en fördragsslutande stats luftfartygsregister, såvida det icke i sin helhet tillhör undersåtar i denna stat.

Aktiebolag må icke registreras såsom ägare av luftfartyg, såvida det icke har den stats nationalitet, i vars luftfartygsregister fartyget är infört, såvida icke ordföranden i bolagets styrelse och två tredjedelar av övriga styrelseledamöter hava nämnda stats nationalitet och såvida icke bolaget uppfyller alla övriga bestämmelser, som må kunna vara föreskrivna i ifrågavarande stats lagar.

Artikel 8.

Luftfartyg må icke med giltig verkan vara registrerat i flera stater.

Artikel 9.

De fördragsslutande staterna skola månatligen sinsemellan utväxla och till den i artikel 34 omfördälda internationella luftfartskommissionen översända utdrag av luftfartygsregistret, innehållande förteckning å de fartyg, som under den förflytna månaden införts i eller avförts ur registret.

Artikel 10.

Under internationell luftfart skall varje luftfartyg enligt bestämmelserna i reglementet A vara försedd med nationalitets- och registreringsmärke, ävensom med uppgift om ägarens namn och hemort.

Kapitel III.**Luftvärdighetsbevis och certifikat för besättning.**

Artikel 11.

Under internationell luftfart skall luftfartyg, i enlighet med bestämmel-

prévues à l'Annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité.

Article 12.

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés, dans les conditions prévues à l'Annexe E, ou rendus exécutoires par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité.

Article 13.

Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les Annexes B et E et, dans la suite, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, seront reconnus valables par les autres Etats.

Chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Article 14.

Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de télégraphie sans fil à

serna i reglementet B, vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av den stat, vars nationalitet luftfartyget har.

Artikel 12.

Befälhavare, förare, mekaniker och andra medlemmar av luftfartygs besättning skola vara försedda med kompetens- och behörighetscertifikat, som utfärdats i enlighet med bestämmelserna i reglementet E eller godkänts av den stat, vars nationalitet luftfartyget har.

Artikel 13.

Luftvärdighetsbevis, kompetens- och behörighetscertifikat, vilka utfärdats eller godkänts av den stat, vars nationalitet luftfartyget har, och vilka upprättats jämlikt bestämmelser, som fastställts i reglementena B och E och sedermera av internationella luftfartskommissionen, skola av de övriga staterna erkännas såsom giltiga.

Varje stat har rätt att, när fråga är om luftfärd inom dess egna gränser och över dess eget område, vägra att erkänna ett för en av dess egna medborgare av annan stat utfärdat kompetens- och behörighetscertifikat.

Artikel 14.

Luftfartyg må ej hava radioanläggning utan särskilt tillstånd av den stat, vars nationalitet luftfartyget har. Radioanläggning må endast begagnas av medlem av besättningen, som är i besittning av särskilt för ändamålet utställt certifikat.

Luftfartyg, som användes för yrkesmässig luftfart och är i stånd att medföra minst tio personer, skall vara försett med radioanläggning (utsändnings- och mottagningsapparat), så snart regler för användande av sådana apparater fastställts av internationella luftfartskommissionen.

Kommissionen må sedermera, enligt de bestämmelser, som den må komma att fastställa, till alla andra

toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

slags luftfartyg utsträcka skyldigheten att hava radioanläggning.

Chapitre IV.

Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

Article 15.

Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés.

Article 16.

Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui les notifiera aux autres Etats contractants.

Article 17.

Les aéronefs ressortissant à un Etat contractant, ayant établi des réserves

Kapitel IV.

Tillstånd till luftfart över utländskt område.

Artikel 15.

Luftfartyg, hemmahörande i en av de fördragsslutande staterna, har rätt att färdas över annan fördragsslutande stats område utan att landa. Fartyget skall därvid följa den väg, som må vara anvisad av den stat, över vars område färden äger rum. I fall det kräves av hänsyn till allmän säkerhet, är luftfartyget dock skyldigt landa, därest det erhåller befallning därom medelst de i reglementet D föreskrivna signalerna.

Luftfartyg, som färdas från en stats område till en annans, skall, om sistnämnda stats reglementariska bestämmelser så föreskriva, landa på en av de av denna stat bestämda flygplatser. Uppgift om dessa flygplatser skall av de fördragsslutande staterna lämnas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta alla fördragsslutande stater.

För anordnande av internationell luftfartsled erfordras tillstånd av de stater, över vilkas område leden skall framgå.

Artikel 16.

En var av de fördragsslutande staterna har rätt att till förmån för inhemska luftfartyg utfärda bestämmelser om förbehåll och inskränkningar beträffande yrkesmässig befordran av personer och gods mellan två punkter inom eget område.

Sådana förbehåll och inskränkningar skola omedelbart offentliggöras och delgivas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande stater.

Artikel 17.

Luftfartyg, hemmahörande i en fördragsslutande stat, som fastställt för-

et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre Etat contractant, même si ce dernier Etat n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

Article 18.

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris 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.

Chapitre V.

Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage.

Article 19.

Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de:

- a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B;
- c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'Annexe E;
- d) S'il transporte des passagers: la liste nominale de ceux-ci;
- e) S'il transporte des marchandises: les connaissements et le manifeste;
- f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C;
- g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil: la licence prévue à l'article 14.

Article 20.

Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

Article 21.

Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront,

behåll och inskränkningar i enlighet med artikel 16, må underkastas samma förbehåll och inskränkningar i varje annan fördragslutande stat, även om denna icke pålägger andra främmande luftfartyg samma förbehåll och inskränkningar.

Artikel 18.

Luftfartyg, som färdas över en fördragslutande stats område, därunder inbegripet av förhållandena nödvändiggjorda landningar och uppehåll, må kunna befrias från beslag på grund av intrång i rätt till patent, ritning eller mönster genom ställande av säkerhet, vars storlek i saknad av godvillig överenskommelse snarast möjligt skall bestämmas av vederbörande myndighet å den ort, där beslaget ägt rum.

Kapitel V.

Föreskrifter, som skola iakttagas vid avgång, under färd och vid landning.

Artikel 19.

Varje luftfartyg, som användes i internationell luftfart, skall vara försedd med:

- a) registreringsbevis enligt reglementet A;
- b) luftvärdighetsbevis enligt reglementet B;
- c) certifikat för befälhavare, förare och övrig besättning enligt reglementet E;
- d) om luftfartyget befordrar passagerare, förteckning över deras namn;
- e) om luftfartyget medför gods, konnossement och godslista;
- f) dagböcker enligt reglementet C; och
- g) om luftfartyget har radioanläggning, tillstånd föreskrivet i artikel 14.

Artikel 20.

Dagböcker skola förvaras under två år, räknat från den dag, då sista anteckningen infördes i desamma.

Artikel 21.

Vid luftfartygs avgång och landning äro vederbörande lands myndigheter

dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

Article 22.

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

Article 23.

Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf conventions contraires, par les principes du droit maritime.

Article 24.

Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert, moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants.

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

Article 25.

Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'Annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

Chapitre VI.

Transports interdits.

Article 26.

Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des

under alla förhållanden berättigade att visitera fartyget och att granska de handlingar, med vilka det skall vara försett.

Artikel 22.

De fördragsslutande staternas luftfartyg hava vid landning och särskilt i fall av nöd rätt till samma hjälpmedel som inhemska luftfartyg.

Artikel 23.

Bärgning av luftfartyg, som gjort haveri å sjön, skall, så vitt ej annorlunda överenskommits, ske i enlighet med sjörättens grundsatser.

Artikel 24.

Varje flygplats i en fördragsslutande stat, som mot erläggande av vissa avgifter är öppen för där hemmahörande luftfartyg, skall på enahanda villkor vara öppen för luftfartyg, hemmahörande i övriga fördragsslutande stater.

För var och en av dessa flygplatser skall en enda taxa för landning och uppehåll vara fastställd, vilken utan åtskillnad skall tillämpas å inhemska och utländska luftfartyg.

Artikel 25.

En var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att träffa anstalter för att säkerställa, att varje luftfartyg, som färdas inom dess område, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, skall, var det än befinner sig, iakttaga de regler, som äro föreskrivna i reglementet D.

En var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att åtala och bestraffa den, som överträder dessa regler.

Kapitel VI.

Föremål, som icke må befordras.

Artikel 26.

Befordran å luftfartyg av explosiva varor, krigsvapen eller krigsammunition är förbjuden i internationell luftfart. Utländskt luftfartyg må icke befordra varor av detta slag från ett ställe till

articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant. ett annat inom en och samma fördragslutande stats område.

Article 27.

Chaque Etat peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui communiquera cette information aux autres Etats contractants.

Artikel 27.

Varje stat må förbjuda eller utfärda föreskrifter om medförandet eller användandet av fotografiapparater å luftfartyg. Alla bestämmelser av detta slag skola omedelbart delgivas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta övriga fördragslutande stater.

Article 28.

Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27, pourra être soumis à des restrictions par tout Etat contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Artikel 28.

En var av de fördragsslutande staterna må av hänsyn till allmän ordning underkasta befordran av andra föremål än dem, som omförmälas i artiklarna 26 och 27 inskränkande bestämmelser. Sådana bestämmelser skola omedelbart delgivas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande stater.

Article 29.

Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

Artikel 29.

Alla inskränkande bestämmelser av i artikel 28 nämnd art skola gälla i samma omfattning beträffande inhemska och utländska luftfartyg.

Chapitre VII.

Aéronefs d'Etat.

Article 30.

Seront considérés comme aéronefs d'Etat:

- a) Les aéronefs militaires;
- b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tel que: Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.

Kapitel VII.

Statsluftfartyg.

Artikel 30.

Såsom statsluftfartyg anses:

- a) militära luftfartyg; samt
- b) luftfartyg, som uteslutande användas för någon statens verksamhet såsom för post-, tull- eller polisväsendet.

Övriga luftfartyg anses såsom privata luftfartyg.

Alla statsluftfartyg med undantag av militär-, tull- eller polisluftfartyg skola behandlas såsom privata luftfartyg och äro för den skull underkastade alla bestämmelser i förevärande konvention.

Article 31.

'Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

Article 32.

Aucun aéronef militaire d'un Etat contractant ne devra survoler le territoire d'un autre Etat contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtimens de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1^{er}.

Article 33.

Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les Etats détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

*Chapitre VIII.***Commission internationale de navigation aérienne.**

Article 34.

Il sera institué, sous le nom de Commission Internationale de Navigation Aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de:

Deux représentans pour chacun des Etats suivans: Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions Britanniques et pour l'Inde;

Un représentant pour chacun des autres Etats contractans.

Chacun des cinq premiers Etats (la Grande-Bretagne, avec ses Dominions et l'Inde, comptant à cette fin

Artikel 31.

Varje luftfartyg, som står under befäl av därtill beordrad militär person, anses såsom militärt.

Artikel 32.

Militärt luftfartyg, tillhörigt en av de fördragsslutande staterna, må varken färdas över eller landa på annan fördragsslutande stats område utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd. Föreligger sådant tillstånd, åtnjuter det militära luftfartyget, såvida icke annorlunda bestämts, i princip de förmåner, som vanligen tillkomma främmande krigsfartyg.

Militärt luftfartyg, som är nödsakat att landa eller som uppfordras eller beordras landa, må icke till följd härav göra anspråk på de förmåner, som avses i första stycket.

Artikel 33.

Genom särskilda avtal, som träffas mellan de olika staterna, skall bestämmas, i vilka fall polis- och tullluftfartyg må erhålla tillstånd att överskrida gränserna. I intet fall skola de åtnjuta de förmåner, som avses i artikel 32.

*Kapitel VIII.***Internationella luftfartskommissionen.**

Artikel 34.

Under benämning den internationella luftfartskommissionen skall upprättas en internationell kommission, vilken skall stå under Nationernas förbunds ledning och bestå av:

två ombud för var och en av följande stater: Amerikas Förenta Stater, Frankrike, Italien och Japan;

ett ombud för Storbritannien och ett för varje brittisk dominion och för Indien;

ett ombud för var och en av övriga fördragsslutande stater.

Var och en av de fem förstnämnda staterna (Storbritannien med dess dominions och Indien räknas härvid

comme un Etat) aura le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres Etats contractants.

Tous les Etats autres que les cinq premiers auront chacun une voix.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenable. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes:

a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention; notifier les changements adoptés;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent Article et par les Articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes A à G:

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes

såsom en stat) skall hava så många röster, att des ammas antal, multiplicerat med fem, med minst en röst överstiger samtliga de övriga fördragsslutande staternas röster.

Alla andra stater än de fem förstnämnda skola vardera hava en röst.

Internationella luftfartskommissionen skall själv fastställa reglerna för sin verksamhet och bestämma den ort, där den skall hava sitt säte, men den är oförhindrad att sammanträda på sådan annan ort, som den må finna lämplig. Dess första sammanträde skall hållas i Paris. Kallelse till detta sammanträde skall utfärdas av franska regeringen, så snart denna från mer än hälften av de stater, som undertecknat förevarande konvention, erhållit underrättelse att de ratificerat samma konvention.

Det åligger kommissionen:

a) att från de fördragsslutande staterna emottaga eller hos dem framställa förslag om ändring av bestämmelserna i förevarande konvention och att tillkännagiva antagna förändringar;

b) att fullgöra de åligganden, som tilldelats kommissionen genom förevarande artikel samt artiklarna 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 och 37 i förevarande konvention;

c) att vidtaga ändringar i bestämmelserna i reglementena A - G;

d) att samla och meddela de fördragsslutande staterna alla slags underrättelser angående internationell luftfart;

e) att samla och meddela de fördragsslutande staterna alla upplysningar angående radiotelegrafi, väderlekstjänst och läkarvetenskap, som hava intresse för luftfart;

f) att ombesörja utgivandet av kartor för luftfart i enlighet med bestämmelserna i reglementet F; och

g) att avgiva utlåtande i frågor, som staterna må kunna underställa dess prövning.

Ändring av bestämmelserna i något av reglementena må verkställas av

pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptés par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportés par les Etats contractants, au prorata du nombre des voix dont ils disposent.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

Av internationella luftfartskommissionen den 30 juni 1923 beslutad ändrad lydelse av artikel 34.

Il sera institué, — — — — —
chacun des autres Etats contractants.

Chaque Etat représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) aura chacun une voix.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne déterminera — — — — — sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des an-

internationella luftfartskommissionen, om nämnda ändring gillas av tre fjärdedelar av högsta möjliga antalet röster, d. v. s. av det sammanlagda antal röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore närvarande. Ändringen träder i kraft, så snart den genom internationella luftfartskommissionen delgivits samtliga fördragsslutande stater.

Varje ändring, som föreslås i någon av förevarande konventions artiklar, skall dryftas av internationella luftfartskommissionen, vare sig ändringen framställts av en av de fördragsslutande staterna eller av kommissionen själv. Ingen ändring av detta slag må för godkännande underställas de fördragsslutande staterna, såvida den icke gillats av minst två tredjedelar av högsta möjliga antalet röster.

Ändringar, som vidtagas i konventionens artiklar (med undantag av reglementena) skola, innan de träda i kraft, hava uttryckligen godkänts av de fördragsslutande staterna.

Kostnaderna för internationella luftfartskommissionens organisation och verksamhet skola bestridas av de fördragsslutande staterna i förhållande till det antal röster, varöver de föfoga.

Kostnader, som föranledas av sändande av tekniska ombud, skola bestridas av vederbörande stater.

Under benämning — — — — —
de övriga fördragsslutande staterna.

Varje i kommissionen företrädd stat (Storbritannien med dess dominions och Indien räknas härvid såsom en stat) har en röst.

Internationella luftfartskommissionen bestämmer — — — — — i frågor, som staterna må kunna underställa dess prövning.

Ändring av bestämmelserna i något av reglementena må kunna verkstäl-

nexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient présents. Cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq États suivants: *Etats-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon*. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à tous les États contractants.

Toute modification — — — — —
— par les États contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportés par les États contractants. *Le total en sera réparti à raison de deux parts pour les États-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et d'une part pour chacun des autres États.*

Les frais occasionnés — — — — —
— — seront supportés par leurs États respectifs.

Chapitre IX.

Dispositions finales.

Article 35.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à:

a) la centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'Annexe G;

b) la publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

c) l'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

las av internationella luftfartskommisionen, därest nämnda ändring gillas av tre fjärdedelar av högsta möjliga antal röster, d. v. s. av det sammanlagda antal röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore närvarande. *Denna majoritet bör dessutom innefatta minst tre av följande fem stater: Amerikas Förenta Stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan.* Ändringen träder i kraft, så snart den genom internationella luftfartskommisionen delgivits samtliga fördragsslutande stater.

Varje ändring — — — — —
av de fördragsslutande staterna.

Kostnaderna för internationella luftfartskommisionens organisation och verksamhet skola bestridas av de fördragsslutande staterna. *Totalbeloppet fördelas i lika delar å samtliga fördragsslutande stater, dock att Amerikas Förenta Stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan skola erlagga dubbelt så stor andel som var och en av de övriga staterna.*

Kostnader, som föranledas — — — — —
— — skola bestridas av vederbörande stater.

Kapitel IX.

Slutbestämmelser.

Artikel 35.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig, var och en i vad den samma angår, att i möjligaste mån samarbeta för åstadkommande av internationella åtgärder beträffande:

a) samlande och distribuerande av statistiska, fortlöpande eller speciella väderleksunderrettelser i enlighet med bestämmelserna i reglementet G;

b) offentliggörande av likartade luftfartskartor samt genomförande av ett gemensamt system för orienteringsmärken i terrängen i enlighet med bestämmelserna i reglementet F;

c) användande av radioförbindelse i luftfartens tjänst, upprättande av erforderliga radiostationer och iakttagande av de internationella reglerna för radiomeddelanden.

Article 36.

Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme Annexe H à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat relativement aux Douanes, à la Police, aux Postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Article 37.

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour Permanente de Justice Internationale qui sera établie par la Société des Nations et, jusqu'à l'organisation de cette Cour, par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit:

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un Etat tiers et les Etats tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention, seront réglés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'inter-

Artikel 36.

Allmänna bestämmelser rörande tullväsendet, i vad angår den internationella luftfarten, äro föremål för särskilt avtal, vilket såsom reglemente H är fogat till förevarande konvention.

Inga bestämmelser i förevarande konvention må tolkas såsom utgörande hinder för de fördragslutande staterna att i enlighet med de i konventionen fastställda grundsatserna sinsemellan avsluta särskilda avtal beträffande tull-, polis-, post- eller andra angelägenheter, som äro av gemensam betydelse för luftfarten. Dessa avtal skola omedelbart delgivas internationella luftfartskommissionen, som där- om skall underrätta övriga fördragslutande stater.

Artikel 37.

I händelse av meningsskiljaktighet mellan två eller flera stater angående tolkningen av förevarande konvention, skall tvisten avgöras av den fasta mellanfolkliga domstol, som skall upprättas av Nationernas förbund och, innan denna domstol börjar sin verksamhet, genom skiljedom.

Om parterna icke direkt kunna komma överens om val av skiljemän, skola de förfara på följande sätt:

Var och en av parterna utser en skiljeman och skiljemännen sammanträda för att utse ordförande. Om skiljemännen icke kunna enas, skall vardera parten utse en tredje stat och de sålunda utsedda staterna skola välja ordförande i skiljenämnden antingen i samförstånd eller så att var och en föreslår en person och lotten sedermera avgör, vilken av dessa personer som skall vara utsedd.

Meningsskiljaktigheter beträffande de tekniska reglementen, som höra till förevarande konvention, skola avgöras av den internationella luftfartskommissionen, med enkel majoritet.

Om tvisten avser frågan, huruvida det gäller en tolkning av själva kon-

prétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements est engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au paragraphe 1^{er} du présent article, de statuer souverainement.

Article 38.

En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

Article 39.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les Annexes A à H, qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa c), ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

Article 40.

Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des Etats, aux fins de la présente Convention.

Les territoires et les ressortissants des Pays de protectorat ou des Territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de de l'Etat protecteur ou mandataire.

Article 41.

Les Etats, qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914—1919, seront admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française, et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

Article 42.

Tout Etat ayant pris part à la guerre de 1914—1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention, ne pourra être admis à y adhérer que s'il est Membre de la Société des Nations ou, jusqu'au 1^{er} janvier 1923, si son

ventionen eller ett av dess reglementen, tillkommer det den i första stycket av denna artikel omförmälda skiljedomstolen att träffa slutgiltigt avgörande.

Artikel 38.

I händelse av krig skola bestämmelserna i förevarande konvention icke inskränka de fördragsslutande staternas handlingsfrihet vare sig såsom krigförande eller såsom neutrala.

Artikel 39.

Bestämmelserna i förevarande konvention kompletteras av reglementena A—H, vilka under förbehåll av bestämmelsen i artikel 34 mom. c) hava samma giltighet som och skola tråda i kraft samtidigt med själva konventionen.

Artikel 40.

Brittiska dominions och Indien betraktas såsom stater i vad angår förevarande konvention.

Protectoratsländer och i Nationernas förbunds namn förvaldade territoriers områden och undersåtar skola, i vad angår denna konvention, likställas med skydds- eller mandatstaternas områden och medborgare.

Artikel 41.

De stater, vilka icke deltagit i kriget 1914—1919, må kunna ansluta sig till förevarande konvention.

Denna anslutning skall på diplomatisk väg delgivas franska republikens regering och genom denna alla stater, som undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

Artikel 42.

Stat, som deltagit i kriget 1914—1919 och icke undertecknat förevarande konvention, skall icke kunna ansluta sig till densamma, såvida icke ifrågasvarande stat är medlem av Nationernas förbund eller, till den 1 januari 1923,

adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du Traité de paix conclu avec ledit Etat. Après le 1^{er} janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des Etats signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convention.

Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la République française qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'Etat requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote.

Article 43.

La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1^{er} janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux autres Parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée

såvida icke de allierade och associerade makter, vilka undertecknat den med ifrågavarande stat avslutade fredstraktaten lämna sitt samtycke till anslutningen. Efter den 1 januari 1923 må dylik anslutning kunna äga rum, därest den genom omröstning i enlighet med det i art. 34 i förevarande konvention stadgade förfarings sättet, medges av minst tre fjärdedelar av de stater, som undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

Framställning om anslutning skall ställas till franska republikens regering, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande makter. Såvida icke den stat, som gör framställningen, i egenskap av medlem av Nationernas förbund är utan vidare behörig att tillträda konventionen, skall franska regeringen mottaga nämnda maktens röster och för dem tillkännagiva resultatet av omröstningen.

Artikel 43.

Förevarande konvention må icke uppsägas före den 1 januari 1922. I händelse av uppsägning, skall denna delgivas franska republikens regering, som därom skall underrätta övriga fördragsslutande parter. Uppsägningen skall icke träda i kraft, förrän minst ett år förflutit efter nämnda delgivning, och skall gälla blott beträffande den stat, som verkställt uppsägningen.

Förevarande konvention skall ratificeras.

Varje makt skall överlämna sin ratifikation till franska regeringen, genom vars försorg underrättelse där om skall lämnas övriga signatärmakter.

Ratifikationerna skola deponeras i franska regeringens arkiv.

Förevarande konvention skall för varje stat, som undertecknat densamma, träda i kraft gent emot andra stater, vilka redan ratificerat konventionen, fyrtio dagar efter deponeringen av ifrågavarande stats ratifikation.

Så snart förevarande konvention trätt i kraft, skall franska regeringen översända en bestyrkt avskrift av kon-

de celle-ci aux Puissances qui, en vertu des Traités de paix, se sont engagées à appliquer des règles de navigation aérienne conformes à celles de ladite Convention.

Fait à Paris, le treize octobre mil neuf cent dix-neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française, et dont des copies authentiques seront remises aux États contractants. Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au douze avril mil neuf cent vingt inclusivement.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

ventionen till de makter, vilka på grund av fredstraktaterna förbundet sig att tillämpa luftfärdsregler, överensstämmande med dem, vilka fastställts i nämnda konvention.

Som skedde i Paris den trettonde oktober nittonhundranitton i ett enda exemplar, som skall vara deponerat i franska regeringens arkiv, och varav bestyrkta avskrifter skola tillställas de fördragsslutande staterna. Nämnda exemplar, dagtecknat såsom här ovan är sagt, må kunna undertecknas till och med den tolfte april nittonhundratjugu.

Till bekräftelse härav hava nedanstående befullmäktigade ombud, vilkas fullmakter befunnits vara i god och behörig form, undertecknat förevarande konvention, vars franska, engelska och italienska texter skola hava samma giltighet.