

## Nr 186.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av vissa ändringar i den internationella luftfartskonventionen; given Stockholms slott den 28 februari 1930.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda 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:

**GUSTAF ADOLF.**

*Th. Borell.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 28 februari 1930.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

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

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. Vissa av de länder, som undertecknat konventionen, däribland Amerikas förenta stater, hava icke ännu ratificerat densamma.

I proposition, nr 172, till 1926 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att godkänna berörda luftfartskonvention under förutsättning att vissa av internationella luftfartskommissionen den 25 oktober 1922 och den 30 juni 1923 beslutade ändringar av artiklarna 5 och 34 i konventionen trädde i kraft. Sedan riksdagen i skrivelse den 30 april 1926, nr 168, meddelat, att propositionen av riksdagen bifallits, samt omförmälda förutsättning uppfyllts, har Kungl. Maj:t den 12 juli 1927 beslutat, att ifrågavarande konvention skulle för Sveriges del biträdas, varefter Sveriges anslutning till konventionen ägt rum genom ministeriella noter.

Konventionen är för närvarande gällande för följande stater och områden:

Australien, Belgien, Bulgarien, Canada, Chile, Danmark, Frankrike, Storbritannien och norra Irland, Grekland, Indien, Irländska fristaten, Italien, Japan, Nya Zeeland, Panama, Nederländerna, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Saarområdet, Siam, Sverige, Tjeckoslovakien, Sydafrikanska unionen, Uruguay och Jugoslavien.

Den 1 november 1926 avslöts i Madrid en särskild luftfartskonvention, benämnd den Ibero-amerikanska konventionen, vilken undertecknats av Argentina, Bolivia, Chile, Columbia, Costarica, Cuba, Dominikanska republiken, Ecuador, Guatemala, Honduras, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Portugal, Salvador, Spanien, Uruguay och Venezuela.

Under maj månad 1927 sammanträdde i Washington den Pan-amerikanska kommissionen för handelsluftfart, vilken utarbetat förslag till en Pan-amerikansk luftfartskonvention. Förutom Amerikas förenta stater voro å sammanträdet representerade flertalet av de amerikanska stater, vilka undertecknat den Ibero-amerikanska konventionen.

Sedermera offentliggjorde ministerialrådet i tyska rikstrafikministeriet doktor Alfred Wegerdt under oktober månad 1928 en uppsats med benämning Tyskland och luftfartskonventionen i Paris, vari framställdes vissa, av tyska regeringen senare gillade förslag. I artikeln framhålles, att fara vore för handen, att den offentliga lufträtten utvecklade sig på olika sätt inom var och en av de omförmälda tre grupperna av stater. Därtill komme att inom de stater, vilka icke tillhörde någon av nämnda konventioner, såsom till exempel Tyskland, Schweiz, Österrike, Ungern, Norge och Finland, skilda lufträttsbestämmelser kunde bliva antagna. Ensartade offentliga lufträttsbestämmelser i hela världen vore emellertid nödvändiga, om de förhoppningar skulle gå i uppfyllelse, som man hyste beträffande ökningen av luftfartygens prestationsförmåga och säkerhet samt rörande transocean luftfart. I uppsatsen lämnas därefter en redogörelse för de ändringar i den internationella luftfartskonventionen, som ansåges önskvärda, därest Tyskland skulle ansluta sig till densamma.

När revision av luftfartskonventionen alltså ifrågasatts av en av de stater, vilkas anslutning till densamma vore av det största intresse, beslöt internationella luftfartskommissionen att anordna en konferens, till vilken skulle

kallas, förutom representanter för de stater vilka tillhörde den internationella luftfartskonventionen, Tyskland och alla andra stater, vilka icke anslutit sig till berörda konvention. Konferensen skulle hava till ändamål att undersöka, vilka ändringar som borde vidtagas i luftfartskonventionens stadganden för att underlätta samtliga staters anslutning till densamma och därigenom betrygga luftfartsbestämmelsernas enhetlighet.

Å konferensen, som hölls i Paris under tiden 10—15 juni 1929, voro de till internationella luftfartskonventionen anslutna staterna representerade med undantag av Persien och Rumänien. Dessutom voro ombud närvarande från följande stater, vilka icke tillhöra berörda konvention, nämligen: Amerikas förenta stater, Brasilien, Columbia, Cuba, Estland, Finland, Haiti, Kina, Luxemburg, Norge, Schweiz, Spanien, Tyskland, Ungern, Venezuela och Österrike.

Efter överläggningarnas slut beslöt konferensen göra det uttalandet, att ratificeringen av internationella luftfartskonventionen av de stater, vilka undertecknat men ännu icke ratificerat den, samt anslutningen till densamma skulle väsentligen underlättas, därest vissa angivna ändringar vidtoges i den nu gällande texten.

Efter konferensens avslutande beslöt luftfartskommissionen vid sammanträde den 15 juni 1929 att i den internationella luftfartskonventionen skulle vidtagas sålunda förordade *ändringar, vilka avse artiklarna 3, 5, 7, 15, 34, 37, 40, 41 och 42 samt konventionens slutbestämmelser.*

Enligt artikel 34 i konventionen skola de beslutade ändringarna för godkännande underställas de fördragsslutande staterna. I enlighet härmed har utrikesdepartementet överlämnat en skrivelse från generalsekreteraren i internationella luftfartskommissionen angående Sveriges ratificering av omfördälda ändringar.

För de sålunda av konferensen förordade och av luftfartskommissionen beslutade ändringarna tillåter jag mig lämna en kortfattad redogörelse.

Artikel 2 i konventionen innehåller den allmänna bestämmelsen, att en var av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva övriga fördragsslutande staters luftfartyg rätt att på ofarligt sätt färdas över dess territorium, under förutsättning att i konventionen stadgade villkor iakttagas.

Från denna allmänna föreskrift har i *artikel 3* medgivits ett undantag, i det att i denna artikel nu stadgas att 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 dess territorium, vid äventyr av de påföljder, vilka stadgas i statens lagstiftning, samt med förbehåll att i detta hänseende icke någon åtskillnad skall göras mellan dess egna och den andra fördragsslutande statens privata luftfartyg. Till paragrafen hava på förslag av Indien och Tyskland beslutats två tillägg. Genom det ena får fördragsslutande stat befogenhet att undantagsvis och för att tillgodose den allmänna säkerheten

tillåta dess egna luftfartyg att färdas över nämnda förbjudna områden. Genom det andra tillägget förbehålles fördragsslutande stat rätt att i fredstid, till följd av undantagsvis föreliggande omständigheter, med omedelbar verkan provisoriskt inskränka eller förbjuda främmande luftfartygs färd över statens territorium eller en del av dess territorium, under villkor att denna inskränkning eller detta förbud, utan skillnad beträffande nationalitet, tillämpas å alla andra staters luftfartyg.

Enligt den ursprungliga lydelsen av *artikel 5* var det förbjudet för fördragsslutande stat, att annat än genom ett särskilt och till tiden begränsat tillstånd medgiva luftfart över sitt område för luftfartyg, som icke hade någon av de fördragsslutande staternas nationalitet. Innan Sverige tillträdde konventionen, hade berörda artikel så ändrats, att fördragsslutande stat hade rätt att medgiva regelbunden luftfart över sitt område även för luftfartyg, som icke hade någon av de fördragsslutande staternas nationalitet, under villkor att en särskild luftfartsöverenskommelse slutits med den konventionen icke tillhörande staten. Bestämmelserna i denna särskilda överenskommelse finge dock icke inskränka de i konventionen deltagande staternas rättigheter och skulle vara i överensstämmelse med de i konventionen och därtill hörande reglementen fastställda reglerna.

På yrkande av Amerikas förenta stater och Spanien här förbudet att utan särskild överenskommelse medgiva luftfart för luftfartyg hemmahörande i icke fördragsslutande stat helt och hållet borttagits. I artikeln enligt dess föreslagna nya lydelse stadgas i stället, att varje fördragsslutande stat har rätt att avsluta särskild luftfartsöverenskommelse med icke fördragsslutande stat. Överenskommelserna få blott icke inskränka de i den internationella konventionen deltagande staternas rättigheter och få, i den mån så är förenligt med deras ändamål, icke strida mot konventionens allmänna principer.

I *artikel 7* föreskrives nu, att luftfartyg icke må införas i en fördragsslutande stats luftfartygsregister, såvida det icke i sin helhet tillhör undersåtar eller bolag i denna stat. Vad angår bolag äro dessutom meddelade vissa särskilda föreskrifter.

I Wegerdts förenämnda uppsats framhålles, att den sålunda för registrering av luftfartyg antagna nationalitetsprincipen i vissa fall vore mindre lämplig och att ett luftfartyg borde kunna registreras i det land, där ägaren vore bosatt, även om han ej hade detta lands nationalitet. Sedan från representanterna för flera länder framhållits de svårigheter, som den nuvarande avfattningen av artikel 7 kunde medföra, men å andra sidan erinrats, att införandet av den av Wegerdt förordade domicilprincipen skulle nödvändiggöra ändring av en mängd länders luftfartslagar, beslöts att ersätta ifrågasvarande artikel med artikel 8 i den Pan-amerikanska konventionen, varigenom föreskrives, att luftfartygs registrering skall verkställas i enlighet med de lagar och särskilda bestämmelser, som äro gällande i vederbörande fördragsslutande stat.

I tredje stycket av *artikel 15* i nu gällande konvention föreskrives, att för anordnande av internationell luftfartsled erfordras tillstånd av de stater, över

vilkas område leden skall framgå. Detta stadgande har varit föremål för olika tolkningar. Sålunda har ansetts, att det blott vore anordnande av en luftfartsled, taget i bemärkelsen av ledens förseende med landningsplatser och fyrrar m. m., som vore underkastat tillstånd, men att, sedan en luftfartsled blivit ordnad inom ett land, luftfartsföretag i varje till konventionen ansluten stat hade rätt att utan särskilt tillstånd begagna sig av en sålunda ordnad luftfartsled. Önskvärdheten av en sådan tolkning har bland annat framhållits av Storbritannien. Å andra sidan har gjorts gällande, att omförmälda bestämmelse bör så förstås, att även för upprätthållande av en internationell luftfartslinje över ett annat lands område med användande av en inom detta land ordnad luftfartsled fordras tillstånd av den stat, över vars område linjen skall framgå. Konferensen var enhällig i den åsikten, att artikeln borde givas sådan avfattning, att meningen med densamma otve tydligt framginge. För friare bestämmelser rörande upprätthållande av internationella luftfartslinjer uttalade sig ombuden för Amerikas förenta stater, Holland, Storbritannien och Sverige, under det att alla övriga ombud ansågo, att även drivandet av en luftfartslinje borde vara underkastat tillstånd av den stat, över vilken linjen skall framgå. I enlighet med sistnämnda mening beslöts att i artikel 15 intaga ett stadgande om att en var av de fördragsslutande staterna äger föreskriva, att dess föregående tillstånd erfordras för anordnande av internationell luftfartsled samt för inrättande och uppehållande av regelbunden internationell luftfartslinje, med eller utan landning, å statens område. Genom uttrycket »äger föreskriva» har möjlighet beretts för ett land att tillämpa det av representanterna för vissa länder förordade friare förfaringsättet, och konferensens ordförande framhöll, att det vore ett önskemål, att den mera stränga reglementeringen av internationella luftfartslinjer, som flertalet stater nu ansågo nödvändig, skulle så småningom mildras till förmån för den internationella regelbundna luftfartens utveckling.

Dessutom infördes i förevarande artikel en bestämmelse om att luftfartyg, som kan styras utan förare, icke får annat än efter särskilt tillstånd utan förare framföras över en fördragsslutande stats område.

De fördragsslutande staternas gemensamma luftfartsangelägenheter handhavas av en ständig internationell kommission, som enligt *artikel 34* i dess nuvarande lydelse skall 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 samt ett ombud för var och en av övriga fördragsslutande stater.

Vidare stadgas i nämnda artikel, att varje i kommissionen företrädd stat (Storbritannien med dess dominions och Indien räknas härvid såsom en stat) har en röst, samt att ändring av bestämmelserna i något av de till konventionen hörande reglementena må verkställas av kommissionen, om nämnda ändring gillas med tre fjärdedelar av högsta möjliga antalet röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore närvarande. Denna majoritet skall dessutom innefatta minst tre av följande fem stater: Amerikas förenta

stater, Brittiska riket, Frankrike, Italien och Japan. Såväl av Wegerdt som av spanska delegationen för egen del och för de stater, vilka tillhöra den Ibero-amerikanska konventionen, föreslogs, att omförmälda olikheter beträffande staternas representation och rösträtt i kommissionen skulle upphöra; och ombuden för de stater, vilka hittills åtnjutit särskilda företrädesrättigheter, förklarade, att de av dem representerade länderna avstode från nämnda rättigheter. I enlighet härmed beslöts, att var och en av de fördragsslutande staterna icke kan hava mer än två representanter i kommissionen samt att stadgandet att för ändring av konventionens reglementen fordras att majoriteten skall innefatta minst tre av de nyss uppräknade fem staterna skall upphävas.

Samtidigt beslöts att vidtaga ännu en ändring av förevarande artikel för att underlätta fattande av beslut. För närvarande gäller, såsom nyss nämnts, att beslut om ändring av något av de till konventionen hörande reglementena skall för att vara giltigt biträdas av tre fjärdedelar av högsta möjliga antalet röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore närvarande. Enligt den nya lydelsen av förevarande stadgande skall ändringen gillas med tre fjärdedelar av sammanlagda antalet röster av de stater, som äro representerade vid sammanträdet, och av två tredjedelar av högsta möjliga antalet röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore representerade.

Då således alla stater oberoende av storlek skulle bliva lika berättigade beträffande sändande av ombud och utövande av rösträtt, har ifrågasatts, att alla skulle lika deltaga i bestridandet av kostnaderna för kommissionen. Av representanten för Luxemburg anmärktes emellertid, att detta skulle kunna bliva alltför betungande för mindre stater. Liknande synpunkt framhölls av ombudet för Irländska fristaten. Vad angår förevarande fråga har kommissionens generalsekreterare i avgiven rapport erinrat, att Nationernas förbund beträffande gäldande av dess kostnader till en början tillämpade den inom världspostföreningen använda fördelningsgrunden, som även begagnades av flera andra internationella institutioner. År 1921 hade emellertid Nationernas förbunds församling beslutat att till förbundsakten foga ett tillägg, varigenom föreskrives, att förbundets utgifter skola bestridas av förbundets medlemmar enligt den fördelning, som fastställes av församlingen. I enlighet härmed har generalsekreteraren hemställt, att artikel 34 i konventionen måtte så ändras, att däri intoges en föreskrift, att kostnaderna för kommissionen skulle bestridas av de fördragsslutande staterna enligt fördelning, som bestämdes av kommissionen.

Å konferensen framhölls, att, därest detta förslag bifölles, det skulle bliva lättare än för närvarande att taga hänsyn till vad som exempelvis anförts av representanten för Luxemburg.

Det av generalsekreteraren framlagda förslaget antogs av konferensen.

På därom av luftfartsmyndigheten gjord förfrågan har generalsekreteraren meddelat, att den summa av 30,000 franska francs, som för närvarande per andel utgjorde bidraget till kommissionen, genom ifrågavarande ändring av artikel 34 borde kunna minskas och att den åtminstone icke komme att för framtiden väsentligen ökas. Sveriges bidrag till kommissionen har för år 1928 utgjort 4,325 kronor 38 öre och för år 1929 4,194 kronor 62 öre.

Vid konferensen väckte den brittiska delegationen förslag om ändring av den i artikel 34 nu förekommande bestämmelsen, att vid omröstning inom kommissionen Storbritannien samt dess dominions och Indien tillsammans hade blott en röst. Delegationen framhöll det oegentliga i denna bestämmelse, då Storbritannien samt varje brittisk dominion och Indien hade rätt att genom ett särskilt ombud vara representerade i kommissionen. Brittiska delegationen hemställde därför, att särskilda röster måtte tilldelas det Förenade konungariket, Australien, Canada, Indien, Irländska fristaten, Nya Zeeland och Sydafrikanska unionen.

Då förevarande ärende vore en fråga, som berörde de olika staternas regeringar, och ombuden därför ansågo sig icke böra taga ställning till densamma, förrän de inhämtat sina respektive regeringars mening, beslöts att ärendet skulle uppskjutas till ett följande sammanträde. Frågan förekom därefter vid internationella luftfartskommissionens sammanträde i Paris den 10 och 11 december 1929, varvid brittiska delegationens framställning bifölls. I enlighet härmed fick bestämmelsen i artikel 34 angående omröstning vid kommissionens sammanträden sådan förändrad lydelse, att varje i kommissionen företrädd stat har en röst, varjämte beslöts, att första stycket av *artikel 40* skulle utgå.

I *artikel 37* föreskrives nu, att i händelse av meningsskiljaktighet mellan två eller flera stater angående tolkningen av konventionen, tvisten skall avgöras av den fasta mellanfolkliga domstolen. Konferensen beslöt att till artikeln foga ett tillägg, varigenom bestämmes, att om någon av vederbörande stater icke biträtt protokollet angående godkännande av stadgan för domstolen, tvisten skall, på statens begäran, avgöras genom skiljedom.

Första stycket av *artikel 41*, varigenom bestämmes, att de stater, vilka icke deltagit i kriget 1914—1919, må kunna ansluta sig till konventionen, utbyttes mot ett stadgande av innehåll att varje stat har rätt att ansluta sig till konventionen.

Vidare beslöt konferensen, att *artikel 42*, som bestämmer, hur anslutning till konventionen skall kunna ske av stat, vilken deltagit i kriget 1914—1919, skulle helt och hållet utgå.

I konventionens *slutbestämmelser* är för närvarande stadgat, att dess franska, engelska och italienska texter skola hava samma giltighet. I stället beslöts intaga ett påpekande, att konventionen avfattats på franska, engelska och italienska, samt en föreskrift, att i händelse av skiljaktigheter den franska texten skall äga vitsord.

Åtskilliga av Wegerdt föreslagna ändringar av konventionen, vilka icke voro av sådan beskaffenhet, att deras genomförande erfordrades för anslutning av utomstående stater, beslöt konferensen uppskjuta för att framdeles behandlas av luftfartskommissionen.

Å luftfartskommissionens sammanträde i december 1929 behandlades även en vid flera föregående sammanträden dryftad fråga om åstadkommande av lättnader vid framförande av luftfartyg, vilka tagas i anspråk för Nationernas förbunds verksamhet, särskilt för transport av de olika staternas delegationer

och förbundets ombud. Denna fråga ingår bland de av Nationernas förbund igångsatta utredningarna rörande säkerställande av förbundets förbindelser vid kristillfällen.

Luftfartskommissionen beslöt godkänna ett av kommissionens juridiska kommitté utarbetat förslag till bestämmelser i ämnet, varigenom Nationernas förbunds önskemål uti ifrågavarande avseende tillgodoses. Bestämmelserna äro avsedda att, sedan de gillats av Nationernas förbund, införas i den internationella luftfartskonventionen. Förslaget har av luftfartskommissionens generalsekreterare med skrivelse den 18 december 1929 för granskning överlämnats till Nationernas förbunds vederbörande kommission.

Departements-  
chefen.

I fråga om luftfarten lärer det i ännu högre grad än beträffande annat samfärdsmedel vara av vikt, att de lagar och bestämmelser, som i de skilda staterna reglera dess användning, äro ensartade. Till följd av det nya samfärdsmedlets snabbhet passerar under en enda dags flygning merendels ett flertal länder, och hinder för luftfartens utveckling måste därför uppstå, därest icke enhetlighet i berörda hänseende råder. Då från Sveriges sida ej synes vara något att erinra mot de ändringar av den internationella luftfartskonventionen, för vilka jag i det föregående redogjort och vilka beslutats i syfte att underlätta anslutningen till konventionen, torde de böra av Sverige godkännas. Enär ändringarna väsentligen avse principiella delar av konventionen, lärer riksdagens medgivande härtill böra inhämtas. De ändrade artiklarna torde med den beslutade nya lydelsen i svensk och fransk text få såsom bilaga fogas vid detta protokoll.

Såsom förut omnämnts har behandlingen av vissa föreslagna ändringar i konventionen uppskjutits. Utöver dessa ändringsförslag hava sådana utarbetats, avseende att underlätta framförande av Nationernas förbunds egna eller av detsamma förhyrda luftfartyg. Därest sålunda och i övrigt ifrågakommande, ytterligare ändringar i konventionen icke rubba principerna för densamma eller beröra Sveriges bidragsskyldighet till internationella luftfartskommissionen, synas de böra få godkännas av Kungl. Maj:t, utan att riksdagens medgivande inhämtas.

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

att godkänna de i statsrådsprotokollet omförmälda, av den internationella luftfartskommissionen beslutade ändringarna i den i Paris den 13 oktober 1919 undertecknade luftfartskonventionen.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:  
Waldemar Wiens.



## Bilaga.

Av internationella luftfartskommissionen vid sammanträden den 15 juni och den 11 december 1929, under förutsättning av de fördragsslutande staternas godkännande, beslutade ändringar i artiklarna 3, 5, 7, 15, 34, 37, 40, 41 och 42 samt slutbestämmelserna i konventionen av den 13 oktober 1919 angående reglering av internationell luftfart.

## 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.

*Chaque Etat contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol desdites zones par ses aéronefs nationaux.*

L'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et seront notifiés, ainsi que les autorisations exceptionnelles délivrées en vertu du paragraphe précédent, à tous les autres Etats contractants ainsi qu'à la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit, en temps de paix, dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

*Une telle décision sera rendue publique, notifiée à tous les Etats contractants et communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne.*

## 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 de påföljder, vilka stadgas i statens lagstiftning, samt med förbehåll att i detta hänseende icke någon åtskillnad skall göras mellan dess egna och den andra fördragsslutande statens privata luftfartyg.

*En var av de fördragsslutande staterna må undantagsvis och för att tillgodose den allmänna säkerheten tillåta dess egna luftfartyg att färdas över nämnda förbjudna områden.*

Läget och utsträckningen av de förbjudna områdena skola på förhand offentliggöras och, liksom de tillstånd som undantagsvis meddelats med stöd av föregående moment, delgivas alla övriga fördragsslutande stater samt internationella luftfartskommissionen.

En var av de fördragsslutande staterna förbehåller sig dessutom rätt att i fredstid, till följd av undantagsvis föreliggande omständigheter, med omedelbar verkan provisoriskt inskränka eller förbjuda luftfartygs färd över statens territorium eller en del av dess territorium under villkor att denna inskränkning eller detta förbud, utan skillnad beträffande nationalitet, tillämpas å alla andra staters luftfartyg.

*Ett sådant beslut skall offentliggöras och delgivas alla fördragsslutande stater ävensom meddelas internationella luftfartskommissionen.*

## Article 5.

(À insérer comme dernier article du Chapitre premier)

*Chaque Etat contractant a le droit de conclure des conventions particulières avec des Etats non-contractants.*

Les stipulations de ces conventions particulières ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties contractantes à la présente Convention.

*Ces conventions particulières, dans toute la mesure compatible avec leur objet, ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la présente Convention.*

*Elles seront communiquées à la Commission Internationale de navigation Aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.*

## Article 7.

*L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat contractant.*

## 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.

*Aucun aéronef d'un Etat contractant, susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut, sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d'un autre Etat contractant.*

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

## Artikel 5.

(Denna artikel införes såsom sista artikel i kapitel I.)

*En var av de fördragsslutande staterna är berättigad att avsluta särskilda överenskommelser med icke fördragsslutande stater.*

Bestämmelserna i dessa särskilda överenskommelser må dock icke inskränka de i denna konvention deltagande staternas rättigheter.

*Dessa särskilda överenskommelser få, i den mån så är förenligt med deras ändamål, icke strida mot de allmänna principerna i förevarande konvention.*

*De skola delgivas internationella luftfartskommissionen, som skall lämna övriga fördragsslutande stater under rättelse om desamma.*

## Artikel 7.

*Införandet i luftfartygsregister av de luftfartyg, som avses i föregående artikel, skall verkställas i enlighet med de lagar och särskilda bestämmelser, som äro gällande i vederbörande fördragsslutande stat.*

## 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 så krävas av hänsyn till allmän säkerhet, är luftfartyget dock skyldigt landa, därest det erhåller befallning därom medelst de i reglementet D föreskrivna signalerna.

*En fördragsslutande stats luftfartyg, som kan styras utan förare, får icke, såvida ej särskilt tillstånd erhållits, utan förare framföras över en annan fördragsslutande stats område.*

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 flygplatserna. Uppgift om dessa flygplatser

la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

*Chaque Etat contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale, sur son territoire.*

#### 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.

*Chaque Etat contractant ne pourra avoir plus de deux représentants à la Commission.*

*Chaque Etat représenté à la Commission aura 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.

Cette Commission aura les attributions suivantes:

a) Recevoir — — — à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total des voix des Etats représentés à la session et les deux tiers du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient représentés. Cette modification aura plein effet des 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 Inter-

skall av de fördragsslutande staterna lämnas internationella luftfartskommissionen, som därom skall underätta alla fördragsslutande stater.

*En var av de fördragsslutande staterna äger föreskriva, att dess föregående tillstånd erfordras för anordnande av internationell luftfartsled samt för inrättande och upprätthållande av regelbunden internationell luftfartslinje, med eller utan landning, å statens område.*

#### Artikel 34.

Under benämning den internationella luftfartskommissionen skall upprättas en internationell kommission, vilken skall stå under Nationernas förbunds ledning.

*En var fördragsslutande stat kan icke hava mer än två representanter i kommissionen.*

*Varje i kommissionen företrädd stat har en röst.*

Internationella luftfartskommissionen skall själv fastställa reglerna för sin verksamhet och bestämma den ort, där den skall hava sitt säte, men är oförhindrad att sammanträda på annan ort, som den må finna lämplig.

Det åligger kommissionen:

a) att från — — — dess prövning.

Ändring av bestämmelserna i något av reglementena må verkställas av internationella luftfartskommissionen, om nämnda ändring gillas med *tre fjärdedelar av högsta möjliga antalet röster, som kunna avgivas av de vid sammanträdet representerade staterna, och två tredjedelar av högsta möjliga antalet röster, som kunde avgivas, därest samtliga stater vore representerade.* Ändringen träder i kraft, så snart den genom internationella luftfartskommissionen delgivits samtliga fördragsslutande stater.

Varje förslag till ändring i någon av denna konventions artiklar skall dryftas av internationella luftfarts-

nationale 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 adoptées par les Etats contractants.

*Les dépenses de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportées par les Etats contractants dans la proportion fixée par ladite Commission.*

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

#### 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. *Toutefois si l'un des Etats intéressés n'a pas accepté les Protocoles concernant la Cour, le litige sera, sur sa demande, réglé par voie d'arbitrage.*

Si les parties — — — — —  
— — — — — de statuer souverainement.

#### Article 40.

Le premier alinéa de l'article sera supprimé.

#### Article 41.

*Tout Etat sera 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.

kommissionen, vare sig förslaget framställt av en av de fördragsslutande staterna eller av kommissionen själv. Ändring av detta slag må icke för godkännande underställas de fördragsslutande staterna, såvida den icke gillats med 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 luftfartskommissionen skola bestridas av de fördragsslutande staterna enligt den fördelning, som bestämmes av kommissionen.*

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

#### Artikel 37.

I händelse av meningsskiljaktighet mellan två eller flera stater angående tolkningen av denna konvention, skall tvisten avgöras av den fasta mellanfolkliga domstolen. *Om emellertid någon av vederbörande stater icke biträtt protokollet angående godkännande av stadgan för domstolen, skall tvisten, på statens begäran, avgöras genom skiljedom.*

Om parterna — — — — —  
— — — — — slutgiltigt avgörande.

#### Artikel 40.

Första stycket utgår.

#### Artikel 41.

*Varje stat må kunna ansluta sig till konventionen.*

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

Article 42.

(Supprimé.)

(Clauses finales.)

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

*La présente Convention a été rédigée en français, en anglais et en italien.*

*En cas de divergences le texte français fera foi.*

Artikel 42.

(Utgår.)

(Slutbestämmelser.)

Till bekräftelse härav hava nedanstående befullmäktigade ombud, vilkas fullmakter befunnits vara i god och behörig form, undertecknat denna konvention.

*Denna konvention har avfattats på franska, engelska och italienska.*

*I händelse av skiljaktigheter har franska texten vitsord.*