

# CODE DE L'AIR

# TABLE DIVISIONNAIRE

## DU CODE DE L'AIR

- 11 mars 1919. — **ARRÊTÉ ROYAL** instituant le Comité mixte de l'aéronautique, modifié par arrêté royal du 22 juin 1919.
- 16 novembre 1919. — **LOI** relative à la réglementation de la navigation aérienne.
- 21 septembre 1919. — **ARRÊTÉ ROYAL** créant l'Administration de l'aéronautique.
- 13 octobre 1919. — **CONVENTION DE PARIS.**
- 27 novembre 1919. — **ARRÊTÉ ROYAL** réglementant la navigation aérienne.
- 29 novembre 1919. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** relatif à la mise en application de l'arrêté royal créant l'Administration de l'aéronautique.
- 10 décembre 1919. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** relatif aux marques de nationalité et l'immatriculation des aéronefs, complété par arrêté ministériel du 25 septembre 1922.
- 10 décembre 1919. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs.
- 10 décembre 1919. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** relatif aux brevets d'aptitude ou licences des membres du personnel de conduite des aéronefs, modifié par l'arrêté ministériel du 20 février 1922.
- 10 décembre 1919. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** relatif aux feux et signaux et Code de la circulation aérienne.
- 10 janvier 1920. — **TRAITÉ DE VERSAILLES.**
- 20 février 1922. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** modifiant celui du 10 décembre 1919 relatif aux brevets d'aptitude et supprimant l'examen médical des pilotes d'avions de tourisme.
- 16 août 1922. — **LOI** approuvant la convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919 et le protocole additionnel en date de Paris, le 1<sup>er</sup> mai 1920.
- 25 septembre 1922. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** contenant règlement concernant les aéronefs.
- 25 septembre 1922. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** complétant l'article 2 de celui du 10 décembre 1919 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs.
- 6 octobre 1922. — **RATIFICATION** de l'arrangement provisoire de La Haye, du 8 juillet 1922 réglant la circulation aérienne entre les Pays-Bas et la Belgique.
- 26 avril 1923. — **LOI** autorisant les engagements en ce qui concerne la formation de pilotes militaires, par des écoles civiles d'aviation.
- 26 avril 1923. — **LOI** autorisant le Gouvernement à participer à la formation de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne.
- 17 juin 1923. — **LOI** concernant le recrutement des officiers du corps de l'aéronautique.
- 15 août 1923. — **RATIFICATION** de l'accord conclu le 28 juin 1923 entre la Belgique et le Danemark concernant la navigation aérienne.
- 29 juillet 1924. — **LOI** octroyant à certains membres du personnel de l'administration de l'aéronautique les pouvoirs d'officier de police judiciaire.

# CODE DE L'AIR

**11 mars 1919.** — **ARRÊTÉ ROYAL** instituant le Comité mixte de l'aéronautique (*Mon.* du 19), modifié par arrêté royal du 22 juin 1919 (*Mon.*, 7-8 juill.).

**16 novembre 1919.** — **LOI** relative à la réglementation de la navigation aérienne. (*Mon.* du 27.)

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le gouvernement est autorisé à assurer, par arrêtés royaux, la réglementation et la police de la navigation aérienne.

Voy. *infra* Arr. roy. 27 nov. 1919.

Les dispositions légales en vigueur relativement à l'importation et à l'exportation des marchandises par terre et par eau, sont rendues applicables aux entrées et aux sorties du royaume par la voie aérienne.

**2.** Les infractions aux arrêtés pris en exécution de l'article 1<sup>er</sup> seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 50 à 5,000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Les brevets et les licences d'un capitaine et d'un pilote, d'un mécanicien ou d'un autre membre du personnel de conduite d'aéronef peuvent être, en cas de faute grave et personnelle, suspendus par le jugement pour une durée de trois mois à trois ans, comme suite d'une condamnation prononcée.

Le tribunal pourra décider qu'il n'y a pas lieu d'appliquer le premier alinéa de l'article 43 du Code pénal.

L'article 85 du Code pénal, relatif aux circonstances atténuantes, pourra être appliqué.

**3.** Les peines établies par la présente loi sont indépendantes de celles prévues par les lois fiscales.

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

**4.** L'action publique et l'action civile résultant d'une infraction aux arrêtés pris en exécution de l'article 1<sup>er</sup> seront prescrites après un an révolu à compter du jour où l'infraction aura été commise.

**5.** Le gouvernement a le pouvoir de déterminer les redevances à payer du chef de l'atterrissage et du séjour que les aéronefs font dans nos aéroplaces.

**6.** Les aéronefs doivent être immatriculés. L'immatriculation confère à l'aéronef la nationalité belge.

Les rapports de droit qui se forment entre personnes à bord d'un aéronef belge en vol sont régies par la loi belge.

**21 septembre 1919.** — **ARRÊTÉ ROYAL** créant l'administration de l'aéronautique. (*Mon.*, 10 oct.)

**13 octobre 1919.** — **CONVENTION DE PARIS.**

Voy. ci-après, L. 16 août 1922.

**27 novembre 1919.** — **ARRÊTÉ ROYAL** réglementant la navigation aérienne. (*Mon.*, 18 déc.)

## CHAPITRE PREMIER. — GÉNÉRALITÉS.

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les aéronefs nationaux peuvent circuler librement au-dessus du territoire du royaume et de ses eaux territoriales moyennant l'accomplissement des conditions prévues au présent règlement.

**2.** L'installation et l'exploitation de tout service de transports aériens sont subordonnées à l'autorisation de Notre Ministre de la Guerre.

**3.** L'organisation de transports aériens à l'intérieur du pays est libre, moyennant l'autorisation prévue à l'article 2. Ces transports sont réservés aux aéronefs nationaux.

L'organisation de transports aériens internationaux peut faire l'objet d'un monopole.

Ce monopole sera accordé pour une durée limitée, après appel public à la concurrence; il pourra être soumis à des conditions particulières à déterminer par Notre Ministre de la Guerre.

**4.** L'installation et éventuellement l'exploitation de tout aérodrome devant servir de port d'attache ou de terrain d'atterrissage sont subordonnées à l'autorisation de Notre Ministre de la Guerre.

En outre, aucun aérodrome douanier ne pourra être établi sans l'assentiment préalable de Notre Ministre des Finances et ce, aux conditions qu'il déterminera.

L'assentiment préalable de Notre Ministre des Finances sera également nécessaire pour l'établissement d'aérodromes dans le rayon de cinq kilomètres de la frontière.

## CHAPITRE II. — DE L'IMMATRICULATION ET DES MARQUES ET AUTRES INDICATIONS A PORTER PAR LES AÉRONEFS.

**5.** Pour être admis à circuler au-dessus du territoire du royaume et de ses eaux territoriales, les aéronefs doivent être immatriculés.

Il ne peut être fait exception à cette prescription que pour les aéronefs se trouvant et restant encore en mains du constructeur, lequel pourra soumettre ceux-ci à des vols d'essai dans un rayon de 5 kilomètres de l'aérodrome de départ. Le Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique) devra être informé dans les quarante-huit heures, par lettre recommandée à la poste, de la date du premier vol d'essai, et l'immatriculation deviendra obligatoire dans les trois mois à compter de cette date.

**6.** L'immatriculation attributive de la nationalité belge a lieu sur le registre *ad hoc* tenu dans les bureaux de Notre Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique).

**7.** Un aéronef ne peut être immatriculé en Belgique que s'il appartient en entier :

a) A des Belges ;

b) A des sociétés commerciales ayant leur principal établissement en Belgique et dont tous les associés, s'il s'agit d'une société en nom collectif, tous les commandités, s'il s'agit d'une société en commandite, et le gérant, ainsi que les deux tiers au moins des administrateurs, dans les autres cas, sont de nationalité belge

**8.** Pour obtenir l'immatriculation, le propriétaire de l'aéronef ou le gérant, si l'aéronef appartient à une société ou à plusieurs copropriétaires, est tenu de se présenter devant le fonctionnaire préposé à la tenue du registre d'immatriculation et de lui exhiber le titre de propriété en original, accompagné d'une copie qu'il certifiera conforme à l'original.

La copie du titre sera conservée dans les archives de Notre Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique).

Il est délivré au déclarant un certificat d'immatriculation dans la forme indiquée à l'annexe A du présent arrêté.

Voy. *Mon.*, 18 déc. 1919, p. 7147.

**9.** En cas de changement de propriétaire.

l'immatriculation conserve ses effets si les conditions de nationalité exigées par l'article 7 continuent à être remplies et pourvu que le changement soit notifié à Notre Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique), le plus tôt possible et en tous cas avant la mise en service de l'appareil par le nouveau propriétaire. Les justifications utiles pourront être exigées quant au changement de propriétaire ; mention de celui-ci sera faite sur le registre en marge de l'acte d'immatriculation, et un nouveau certificat d'immatriculation sera délivré contre remise du précédent.

**10.** Au cas où, soit par suite de transmission de propriété, soit par suite de modifications apportées à la composition de la société propriétaire, les conditions de nationalité prévues à l'article 7 viendraient à ne plus être remplies, l'immatriculation cessera immédiatement ses effets. Notification à Notre Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique), du changement survenu, devra être faite dans le délai de un mois au plus tard, par lettre recommandée à la poste, au nom du ou des propriétaires qui avaient fait la déclaration primitive ou de leurs ayants droit, en cas de décès. Le certificat d'immatriculation devra être restitué en même temps.

**11.** Si un aéronef est mis hors de service, la radiation de son inscription au registre d'immatriculation doit être demandée à Notre Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique) le plus tôt possible, par lettre recommandée à la poste, et à laquelle sera joint, pour restitution, le certificat d'immatriculation.

**12.** En cas de perte du certificat d'immatriculation, la délivrance d'un nouvel exemplaire pourra être subordonnée à telles garanties qui seront jugées nécessaires.

**13.** La nature des marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que des autres indications à inscrire sur les appareils, notamment le nom et le domicile du propriétaire, sera déterminée par Notre Ministre de la Guerre. Il en sera de même de toutes les exigences auxquelles doivent satisfaire les dites marques et indications.

Voy. le 1<sup>er</sup> Arr. min. 10 déc. 1919, ci-après

## CHAPITRE III. — CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET BREVETS D'APTITUDE.

**14.** Tout aéronef devra être pourvu d'un certificat ou licence de navigabilité établi et

périodiquement revu dans les conditions à déterminer par Notre Ministre de la Guerre.

Voy. le 2<sup>e</sup> Arr. min. 10 déc. 1919, ci-après.

**15.** Les pilotes, les officiers navigateurs, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude ou de licences délivrés dans les conditions à déterminer par Notre Ministre de la Guerre.

Voy. le 3<sup>e</sup> Arr. min. 10 déc. 1919, ci-après.

#### CHAPITRE IV. — DES RÈGLES A OBSERVER AU DÉPART, EN COURS DE ROUTE ET A L'ATTERRISSAGE.

**16.** Pour entreprendre un voyage, l'aéronef doit être muni des pièces suivantes :

- a) Certificat d'immatriculation ;
- b) Certificat de navigabilité ;
- c) Brevets ou licences des pilotes, officiers navigateurs, mécaniciens et autres membres du personnel de conduite ;
- d) Liste nominale des passagers, s'il s'en trouve à bord ;
- e) Connaissance et manifeste de chargement, si l'aéronef transporte des marchandises (voir modèle annexe B et C) ;

Voy. *Mon.* 18 déc. 1919, p. 7148-7150.

- f) Livres de bord ;
- g) Licence spéciale de télégraphie sans fil, si l'appareil est muni d'une installation de l'espèce. Les détails relatifs à cet objet seront déterminés par Notre Ministre de la Guerre.

**17.** Les aérodromes sont divisés en trois catégories :

A. *Aérodromes publics* établis par l'Etat, la province, la commune, une société belge ou un particulier belge et sur lesquels tous les aéronefs peuvent atterrir

B. *Aérodromes particuliers* établis par une société belge ou par un particulier belge pour ses aéronefs, soit en vue d'un service de transport en commun de personnes ou de marchandises, soit pour les besoins d'une école d'aviation ou de réunions sportives, etc.

C. *Aérodromes privés* établis par un particulier pour son usage personnel.

**18.** Les tarifs d'atterrissage et de séjour dans les aérodromes publics doivent être fixés ou approuvés par Notre Ministre de la Guerre.

Il en est de même pour ceux relatifs aux aéronefs qui sont exceptionnellement contraints

ou invités à atterrir sur les aérodromes particuliers ou privés.

**19.** Un ou plusieurs « aérodromes publics » à déterminer par Notre Ministre de la Guerre, après accord avec Notre Ministre des Finances, sont désignés comme « aérodromes douaniers ».

Tout aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant *doit* obligatoirement atterrir ou prendre son départ dans un aérodrome douanier.

**20.** Il sera tenu dans tout aérodrome un registre coté, indiquant par ordre de date, sans blancs ni ratures, les heures de départ ou d'atterrissage de tout aéronef, ainsi que les marques de nationalité et d'immatriculation portées par chacun d'eux, ainsi que l'endroit d'où il vient ou vers lequel il se rend

**21.** Le cas de force majeure excepté ou sauf autorisation spéciale de Notre Ministre de la Guerre, le départ ou l'atterrissage d'un aéronef ne pourra se faire en dehors d'un aérodrome.

Pour les aéronefs venant de l'étranger ou s'y rendant, l'autorisation spéciale sera toujours subordonnée à celle de Notre Ministre des Finances.

**22.** Le cas de force majeure excepté, les aéronefs n'ayant pas officiellement leur port d'attache dans un aérodrome privé ou particulier ne peuvent y atterrir, sans l'assentiment préalable du propriétaire.

**23.** Au départ et à l'atterrissage de tout aéronef les autorités qualifiées auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni. Ces autorités auront pareillement le droit de visite des aérodromes.

**24.** Les aéronefs venant de l'étranger ou s'y rendant ne peuvent franchir la frontière qu'aux endroits qui seront déterminés par Notre Ministre de la Guerre.

Ils ne peuvent faire escale, ni à l'aller ni au retour, entre l'aérodrome douanier et la frontière.

**25.** Tout aéronef qui atterrit ou part d'un aérodrome est tenu de faire les déclarations nécessaires à la tenue du registre de l'aérodrome prévu à l'article 20.

**26.** Tout aéronef qui, par suite de force majeure, se trouve obligé d'atterrir en dehors d'un aérodrome pourra repartir immédiatement après qu'un représentant de la police locale aura visé son carnet de route et aura dressé procès-

verbal de l'atterrissage ainsi qu'éventuellement des dégâts commis.

**27.** Toutefois l'aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant, qui, par suite de force majeure, se trouve obligé d'atterrir à un endroit autre qu'un aérodrome douanier devra en avertir ou donner avis immédiatement, par la personne responsable de la conduite de l'appareil, au bureau de douane ou des contributions le plus proche du lieu de l'atterrissage. Le receveur ou son délégué visera le manifeste de chargement et y indiquera l'aérodrome douanier où l'aéronef doit se rendre pour l'accomplissement des formalités de douane; il assistera au départ de l'aéronef.

Dans le cas où l'aéronef est hors d'état de reprendre l'air, le receveur des douanes ou des contributions prendra les dispositions nécessaires pour le dédouanement sur place de l'aéronef et, le cas échéant, des marchandises que celui-ci transporte.

**28.** Les aéronefs qui ne font aucune escale en territoire belge ne sont soumis à aucune formalité douanière. Ils seront simplement tenus de suivre la route normale imposée et de se faire reconnaître par signaux à leur passage au-dessus des points désignés à cet effet.

**29.** Les aéronefs qui ne font qu'un séjour temporaire en territoire belge, peuvent être admis en franchise provisoire des droits d'entrée, moyennant les conditions à déterminer par Notre Ministre des Finances. Celui-ci fixera également les conditions moyennant lesquelles il sera permis de réimporter en exemption de droits d'entrée les aéronefs accomplissant des voyages à l'étranger, que ces aéronefs soient belges ou qu'ils aient été nationalisés par le paiement des droits.

**30.** Dans tout aérodrome douanier, il devra être réservé, à titre gratuit des locaux pour l'usage du service de la douane. Ces locaux devront, préalablement à la mise en exploitation de l'aérodrome comme aérodrome douanier, être soumis à l'agrément de Notre Ministre des Finances.

**31.** Les aéronefs se conformeront au règlement sur les feux et signaux, ainsi qu'au Code de circulation aérienne à établir par Notre Ministre de la Guerre.

Voy. le 4<sup>e</sup> Arr. min. 10 déc. 1919, ci-après. — Voy. aussi, Arr. min., 25 septembre 1922, ci-après.

**32.** Le port d'appareils de T. S. F. pourra être rendu obligatoire suivant des modalités à déterminer par Notre Ministre de la Guerre pour certaines catégories d'aéronefs.

**33.** Aucun aéronef ne pourra survoler une ville ou une agglomération si ce n'est à une altitude suffisante pour lui permettre d'atterrir en dehors de la ville ou de l'agglomération, si ses moyens de propulsion venaient à lui faire défaut.

**34.** Sont interdits :

a) Tout exercice acrobatique exécuté à une altitude inférieure à mille mètres ;

b) Les exercices acrobatiques au-dessus des villes et agglomérations ;

c) Les vols qui seraient dangereux pour la sécurité publique à cause de la faible altitude et de la proximité de personnes ou d'habitations ;

d) Les vols effectués à une hauteur inférieure à mille mètres au-dessus d'un endroit, autre qu'un aérodrome, où se tient une réunion publique.

Il ne pourra être dérogé à cette dernière interdiction que pour les exercices ou vols à exécuter au-dessus d'un endroit où se tient une réunion sportive et seulement avec les autorisations écrites du bourgmestre de la commune sur le territoire de laquelle se tient la réunion et des organisateurs de la réunion.

Ces autorisations doivent être, avant la réunion, communiquées à Notre Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique) ;

e) Le déchargement ou le jet en cours de route, sauf autorisation spéciale et préalable, de tout objet ou matière autre que le lest consistant en sable fin ou eau.

#### CHAPITRE V. — DES LIVRES DE BORD.

**35.** Sans préjudice aux dispositions du titre III du livre 1<sup>er</sup> du Code de commerce, les aéronefs doivent avoir à leur bord, d'après les indications établies ci-dessous, les livres suivants: carnet de route, livret d'appareil, livret de moteur et carnet des signaux.

**36.** Le carnet de route doit être tenu par tous les aéronefs et doit contenir les renseignements ci-après :

a) Catégorie à laquelle appartient l'aéronef, marques de nationalité et d'immatriculation; nom et prénoms, nationalité et domicile du propriétaire, nom du constructeur, charge utile de l'aéronef ;

b) En outre, pour chaque voyage :

1<sup>o</sup> Les noms, nationalité et domicile du pilote et de chacun des membres de l'équipage ;

2<sup>o</sup> Les lieux, date et heure de départ ; l'itinéraire suivi et tous les incidents de route, y compris les atterrissages.

**37.** Le livret d'appareil n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport en commun de passagers ou de marchandises.

Il devra contenir les renseignements ci-après :

a) Catégorie à laquelle appartient l'aéronef, ses marques d'immatriculation et de nationalité ; les noms, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ; le nom du constructeur et la charge utile de l'aéronef ;

b) Type et numéro de série du moteur, type de l'hélice avec le numéro, le pas et le diamètre, ainsi que le nom du fabricant ;

c) Type de l'appareil de T. S. F., monté sur l'aéronef ;

d) Tableau donnant au personnel responsable du fonctionnement et de l'entretien de l'aéronef tous les renseignements utiles pour le haurbannage ;

e) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur de l'aéronef y compris les épreuves de réception, les revisions, remplacements de pièces, réparations et tous travaux du même genre.

**38.** Le livret du moteur n'est obligatoire que pour les moteurs installés sur les aéronefs employés au transport de passagers ou de marchandises. Dans ce cas, un livret spécial devra exister pour chaque moteur et accompagner toujours celui-ci. Il contiendra les renseignements ci-après :

a) Type du moteur, numéro de série, nom du constructeur, puissance, régime normal maximum du moteur, date de fabrication et date d'entrée en service ;

b) Marque d'immatriculation et type des aéronefs sur lesquels le moteur a été installé ;

c) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur du moteur, y compris les épreuves de réception, le nombre d'heures de travail déjà faites, les revisions, remplacements, réparations et tous travaux du même genre.

**39.** Le carnet des signaux n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport en commun des passagers ou des marchandises.

Il doit contenir les renseignements ci-après :

a) Catégorie de l'aéronef, sa marque de nationalité et d'immatriculation, les nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ;

b) Lieu, date et heure de transmission ou de réception de tout signal ;

c) Nom ou indication de toute personne ou de toute station à qui un signal a été adressé ou dont un signal a été reçu.

**40.** Les livres de bord doivent être conservés pendant deux ans après la dernière inscription. Ils sont tenus sans blanc, ni rature, ni enlèvement de feuillets.

Toutes les entrées seront faites à l'encre. En ce qui concerne le carnet de route et le carnet des signaux, les entrées pourront être faites au crayon dans un livre brouillon, puis devront être reportées à l'encre dans les livres respectifs, toutes les vingt-quatre heures.

Le constructeur devra remplir et signer les premières entrées dans des livres de bord, pour autant qu'il s'agisse d'indications en sa possession.

Les entrées suivantes seront faites et signées par le capitaine, le pilote ou la personne préposée à cet office.

Une copie du certificat de navigabilité devra être gardée dans la pochette ménagée à la fin du livret d'appareil.

Chaque livre de bord contiendra le texte des articles du présent arrêté relatifs à la tenue des livres de l'espèce.

## CHAPITRE VI. — TRANSPORTS INTERDITS.

**41.** Sauf autorisation spéciale de Notre Ministre de la Guerre, aucun transport d'explosifs, armes ou munitions de guerre ne pourra être fait par aéronef.

**42.** Sauf autorisation spéciale de Notre Ministre de la Guerre, aucun transport intéressant le Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes ne pourra être fait par aéronef.

Cette autorisation, ainsi que celle de déchargement des sacs de dépêches en des points déterminés, seront toujours subordonnées à celle de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.

**43.** Sauf autorisation spéciale de Notre Ministre de la Guerre, le transport ou l'usage d'appareils photographiques est interdit à bord d'aéronefs.

**44.** Sauf autorisation spéciale de Notre Ministre de la Guerre, aucun appareil de T. S. F. ne pourra être emporté à bord d'un aéronef.

#### CHAPITRE VII. — POLICE DE L'AIR.

**45.** Tout aéronef en vol doit, s'il y est invité par des signaux qui lui sont donnés soit de la terre, soit de l'air par les agents de l'autorité à ce qualifiés, atterrir sur l'aérodrome le plus proche. Il devra s'y tenir avec tout son chargement à la disposition des autorités qualifiées.

**46.** Les aéronefs chargés de la police et de la surveillance de l'air porteront des marques à déterminer par Notre Ministre de la Guerre.

#### CHAPITRE VIII. — DES BALLONS LIBRES ET CAPTIFS.

**47.** Les ballons libres ne pourront transporter aucune espèce de marchandises.

**48.** Les ballons libres ou captifs ne seront pas soumis aux prescriptions des articles 21, 24, 25, 26, 27, 33 et 45.

**49.** Les pilotes de ballons libres devront avertir, éventuellement par voie télégraphique, Notre Ministre de la Guerre (Administration de l'aéronautique), des heures et lieu d'ascension.

#### CHAPITRE IX. — DES AÉRONEFS ÉTRANGERS.

**50.** Les aéronefs étrangers immatriculés dans les pays avec lesquels la Belgique a conclu un traité de réciprocité, seront admis à circuler au-dessus du territoire belge et de ses eaux territoriales et à y atterrir, à la condition qu'ils soient porteurs des documents prévus par la législation du pays d'origine.

Ils devront se conformer aux dispositions du présent arrêté autres que celles qui ont trait à l'immatriculation, aux certificats de navigabilité et brevets d'aptitude, ainsi qu'aux livres de bord, ces objets restant régis par la législation du pays d'origine.

**29 novembre 1919.** — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL relatif à la mise en application de l'arrêté royal créant l'Administration de l'aéronautique. (*Mon.*, 18 déc.)

**10 décembre 1919.** — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs (*Mon.* du 21), complété par arrêté ministériel du 25 septembre 1922 (*Mon.* 21 oct.).

Voy. Arr. roy. 27 nov. 1919, art. 13.

**10 décembre 1919.** — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs. (*Mon.* du 21.)

Voy. Arr. roy. 27 nov. 1919, art. 14

**10 décembre 1919.** — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL relatif aux brevets d'aptitude ou licences des membres du personnel de conduite des aéronefs (*Mon.* des 22-23), modifié par arrêté ministériel du 20 février 1922 (*Mon.*, 12 avril).

Voy. Arr. roy. 27 nov. 1919, art. 15.

**10 décembre 1919.** — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL relatif aux feux et signaux et Code de la circulation aérienne. (*Mon.* des 22-23.)

Voy. Arr. roy. 27 nov. 1919, art. 31.

Voy. aussi *infra*, l'Arr. min. du 25 sept. 1922, contenant règlement concernant les aéronefs.

**Article unique.** Les aéronefs doivent se conformer aux dispositions faisant l'objet du règlement ci-annexé concernant les feux et signaux et le Code de la circulation aérienne.

*Règlement relatif aux feux et signaux et au Code de la circulation aérienne.*

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — RÈGLEMENT SUR LES FEUX.

**1.** Les règles concernant les feux seront appliquées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et durant cet intervalle il ne devra être allumé aucun feu susceptible d'être confondu avec les feux réglementaires de navigation. Ces derniers feux ne devront pas être aveuglants.

**2.** Un avion, soit en l'air, soit en manœuvrant à terre ou sur l'eau par ses propres moyens, portera les feux suivants :

a) A l'avant, un feu blanc, visible dans un angle de 220°, bissecté par le plan vertical P de symétrie de l'avion. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins huit kilomètres ;

b) Sur le côté droit, un feu vert, disposé de façon à projeter vers l'avant une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110° et dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres ;

c) Sur le côté gauche, un feu rouge, disposé de façon à projeter vers l'avant une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux formant un angle de 110°, dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de

l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres. ;

d) Ces feux latéraux vert et rouge seront disposés de manière que le feu vert ne soit pas visible du côté gauche de l'avion, ni le feu rouge du côté droit ;

e) A l'arrière et aussi loin que possible un feu blanc tourné vers l'arrière et visible à cinq kilomètres au moins de distance dans un secteur de 140°, divisé en deux parties égales par le plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil ;

f) Si, pour l'application de la règle ci-dessus, le feu unique doit être remplacé par plusieurs feux, le champ de visibilité de chacun d'eux sera limité de façon qu'il n'y ait qu'un feu visible à la fois.

3. Les règles concernant les feux des avions seront applicables aux dirigeables, avec les modifications suivantes :

a) Tous les feux seront doublés, ceux d'avant et d'arrière verticalement et ceux des côtés horizontalement sur une parallèle à l'axe du dirigeable ;

b) Les feux de chacune des paires d'avant et d'arrière seront visibles ensemble.

La distance entre les deux feux d'une même paire ne sera pas inférieure à deux mètres ;

4. Un dirigeable remorqué devra porter les feux spécifiés au § 3 et, en outre, ceux spécifiés au § 6, pour dirigeables en dérive.

5. a) Un avion ou dirigeable flottant, sans qu'on en soit maître à la surface de l'eau, c'est-à-dire incapable de manœuvrer comme il est prescrit dans les règlements pour éviter les collisions en mer, devra porter deux feux rouges distants d'au moins deux mètres placés l'un au-dessus de l'autre, et d'une nature telle qu'ils soient visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres ;

b) Un aéronef, dans les conditions ci-dessus, ne portera pas, s'il est immobile, les feux de côté ; mais, en marche, il devra les avoir.

6. Un dirigeable, qui, pour une cause quelconque, est en dérive, ou qui a volontairement arrêté ses moteurs, devra, en plus des deux autres feux spécifiés, montrer d'une façon très apparente, l'un au-dessus de l'autre, deux feux rouges, séparés par un intervalle d'au moins deux mètres et visibles dans toutes les directions, à trois kilomètres au moins de distance.

De jour, un dirigeable remorqué et, pour une

cause quelconque ne pouvant plus se diriger, devra montrer, d'une façon très apparente deux boules ou objets noirs, de soixante centimètres de diamètre, placés l'un au-dessus de l'autre et séparés par un intervalle d'au moins deux mètres.

Un dirigeable, amarré ou en marche avec ses moteurs volontairement arrêtés, devra, de jour, montrer d'une façon très apparente une boule ou un objet noir de soixante centimètres de diamètre et sera considéré par les autres aéronefs comme étant en dérive.

7. Un ballon libre devra porter un feu brillant blanc, placé à cinq mètres au moins au-dessous de la nacelle et visible dans toutes les directions, à trois kilomètres au moins de distance.

8. Un ballon captif devra porter, disposés comme le feu blanc spécifié au § 7 et à la place de ce feu, trois feux placés verticalement à deux mètres au moins de distance l'un de l'autre. Le feu du milieu sera blanc ; les deux autres rouges ; les trois feux seront visibles dans toutes les directions à une distance d'au moins trois kilomètres.

De plus, le câble devra porter, tous les trois cents mètres, à partir de la nacelle, des groupes de trois feux disposés comme ceux spécifiés ci-dessus. En outre, l'objet auquel le ballon est amarré sur le sol devra porter un groupe de feux semblables, marquant sa position.

De jour, le câble devra porter, dans la même position que les groupes de feux mentionnés plus haut et à leur place, des manches à air d'au moins vingt centimètres de diamètre et deux mètres de longueur, marquées avec des bandes alternativement blanches et rouges, de cinquante centimètres de largeur.

9. Un dirigeable amarré près du sol devra porter les feux spécifiés aux §§ 2 a et e, et 3.

En outre, s'il est amarré loin du sol, le dirigeable, le câble et l'objet auquel il est amarré seront, soit de jour, soit de nuit, signalés comme il est dit au § 8.

Les ancres marines ou bouées employées par les dirigeables pour s'amarrer en mer, seront dispensées de l'observation de ces règles.

10. Un avion, arrêté sur le sol ou sur l'eau, mais non ancré ni amarré, devra porter les feux spécifiés au § 2.

11. En vue d'éviter des collisions avec des navires :

a) Un avion à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter à l'avant, dans l'endroit le plus

apparent, un feu blanc visible de partout, à une distance d'au moins deux kilomètres ;

b) Un avion de cinquante mètres ou plus de longueur à l'ancre ou amarré sur l'eau devra porter, à l'avant, un feu analogue à celui spécifié plus haut, et un autre à l'arrière, ou près de l'arrière, et à cinq mètres au moins plus bas que le feu avant.

Par « longueur » de l'avion, on entend la distance totale entre les deux extrémités de celui-ci ;

c) Les avions de cinquante mètres ou plus d'envergure, à l'ancre ou amarrés sur l'eau, devront porter, en outre, à chaque extrémité de l'aile inférieure, un feu placé comme il est spécifié dans le § a) du présent article.

Par « envergure » de l'avion, l'on entend sa largeur maximum.

12. Si, pendant la nuit, l'un de ses feux spécifiés vient à s'éteindre, l'aéronef devra atterrir aussitôt qu'il pourra le faire sans danger.

13. En aucun cas, les règles qui précèdent n'empêcheront l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par un propriétaire d'aéronef, avec mon autorisation et lorsque ces signaux auront été dûment enregistrés et publiés.

Dans ce règlement, le mot « visible », appliqué aux feux, signifie visible par nuit sombre et atmosphère transparente. Les angles de visibilité, dont il a été question et qui sont figurés au croquis ci-dessous, supposent l'aéronef dans sa position normale de vol rectiligne et horizontal.

— Le « croquis ci-dessous » ne figure pas au *Moniteur*.

## CHAPITRE II

### RÈGLEMENT SUR LES SIGNAUX

14. a) Un aéronef désirant atterrir la nuit, sur une aéroplace dotée d'un personnel de garde, devra, avant de le faire, tirer une fusée verte Véry ou faire des signaux intermittents avec une lampe verte. En outre, à l'aide du Code international Morse, il devra reproduire le groupe de lettres formant son signal d'appel ;

b) La permission d'atterrir lui sera donnée de terre par la répétition du même signal d'appel, suivi d'une fusée verte Véry ou de signaux intermittents faits avec une lampe verte.

15. Une fusée rouge ou un feu rouge, à terre, signifiera que l'aéronef ne doit pas atterrir.

16. Un aéronef obligé d'atterrir la nuit devra, avant de le faire, lancer une fusée rouge Véry,

ou faire, avec ses feux de navigation, une série de signaux courts et intermittents.

17. Quand un aéronef en détresse demandera du secours, il devra employer à cet effet soit ensemble, soit séparément, les signaux ci-après :

a) Le signal international S. O. S. fait au moyen de signaux optiques ou de la radiographie ;

b) Le signal de détresse, fait au moyen des pavillons N. G. du Code international ;

c) Le signal de distance, formé d'un pavillon carré avec, soit au-dessus, soit au-dessous, une boule ou quelque chose de semblable ;

d) Un son continu, émis avec un appareil sonore quelconque ;

e) Un signal formé d'une succession de fusées blanches Véry, tirées à courts intervalles.

18. Pour indiquer à un avion qu'il se trouve à proximité d'une zone interdite et doit changer sa route, on emploiera les signaux ci-après :

a) Le jour, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront trois nuages de fumée blanche jalonnant la direction à suivre par l'aéronef ;

b) La nuit, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements donneront des étoiles blanches jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

19. Pour donner à un aéronef l'ordre d'atterrir, on emploiera les signaux suivants :

a) Le jour, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront un nuage de fumée noire ou jaune ;

b) La nuit, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront des feux ou étoiles rouges.

En outre, si l'on veut empêcher l'atterrissage d'un avion autre que celui visé, on dirigera sur ce dernier, au moyen d'un projecteur, un jet intermittent de lumière.

20. a) Dans le cas où le brouillard et la brume rendraient invisible une aéroplace, celle-ci pourra être signalée par un ballon servant de bouée aérienne, ou par tout autre moyen approuvé ;

b) En cas de brouillard, de brume, de chute de neige, ou de forte pluie, soit de jour, soit de nuit, un aéronef, sur l'eau, devra faire entendre les signaux sonores suivants :

1° S'il n'est ni à l'ancre, ni amarré, un son, à intervalles de deux minutes au plus, consistant en deux appels d'une durée d'environ cinq

secondes, séparés par un intervalle d'environ une seconde ;

2° S'il est à l'ancre ou amarré, le tintement rapide d'une cloche ou d'un gong suffisamment puissant prolongé pendant une durée d'environ cinq secondes, avec des intervalles d'une minute au plus.

### CHAPITRE III

#### CODE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

21. Les avions doivent toujours faire place aux ballons captifs ou libres et aux dirigeables; les dirigeables doivent faire place aux ballons, qu'ils soient captifs ou libres.

22. Un dirigeable qui n'est plus maître de sa direction doit être considéré comme un ballon libre.

23. Quand les circonstances s'y prêtent, on peut prévoir le risque de collision avec un autre aéronef, en observant avec soin l'orientation et l'inclinaison de la route suivie par celui-ci. Si ni l'un ni l'autre de ces deux éléments ne subit de modification appréciable, on doit considérer la collision comme possible.

24. L'expression « risque de collision » embrasse tout risque d'accident causé par le trop grand rapprochement de deux aéronefs. Tout aéronef auquel les règles ci-dessus imposent l'obligation de s'écarter d'un autre aéronef pour éviter une collision, doit s'en maintenir à une distance suffisante, eu égard aux circonstances de fait.

25. Tout en observant les règles sur les risques de collision contenues dans le § 24, un aéronef à moteur doit toujours manœuvrer selon les règles établies par les §§ 22 et suivants dès qu'il s'aperçoit qu'en poursuivant sa route, il passerait à moins de deux cents mètres d'un autre aéronef.

26. Quand deux aéronefs à moteurs se rencontrent de face, chacun d'eux doit s'écarter vers sa droite.

27. Quand deux aéronefs à moteurs suivent respectivement des routes qui se croisent, l'aéronef qui voit l'autre à sa droite doit faire place à ce dernier.

28. Un aéronef en attrapant un autre devra, pour le dépasser, s'écarter de ce dernier en faisant dévier sa propre route vers la droite et non en piquant.

— Le *Moniteur* imprime « attrapant » pour « rattrapant ».

Si un aéronef arrive sur un autre aéronef en suivant une route inclinée de plus de 110 degrés sur celle suivie par ce dernier, c'est-à-dire se trouve, par rapport à celui-ci, dans une position telle que, la nuit, il ne pourrait distinguer aucun des feux de côtés de cet aéronef, il sera considéré comme voulant dépasser ce dernier, et aucun changement ultérieur dans la route suivie par les deux aéronefs ne pourra faire considérer le premier comme cherchant à croiser l'autre dans l'esprit du présent règlement, ou le relever de l'obligation de se tenir à distance de l'aéronef rattrapé, jusqu'à ce que ce dernier ait été largement dépassé.

Comme, de jour, l'aéronef dépassant, dans les conditions susvisées, ne peut pas toujours savoir avec certitude si sa route passera à l'avant ou à l'arrière de l'autre aéronef, il doit, en cas de doute, se considérer comme étant dans la situation d'un aéronef qui en rattrappe un autre et s'éloigner de la route suivie par ce dernier.

29. Quand le présent règlement prescrit à l'un des deux aéronefs de faire place à l'autre, ce dernier doit maintenir sa route primitive et sa vitesse. Lorsque toutefois, par suite du brouillard ou de toute autre cause, les deux aéronefs se trouvent si près l'un de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par une manœuvre du premier, l'aéronef rattrapé doit prendre l'initiative de manœuvrer de la manière la plus efficace pour éviter la collision.

30. Tout aéronef invité par le présent règlement à s'écarter de la route d'un autre aéronef devra, autant que possible, éviter de le croiser en avant.

31. Tout aéronef suivant une route aérienne officiellement reconnue devra garder la droite de cette route, si la chose est possible et sans danger.

32. Aucun aéronef sur le point de s'élever à partir du sol ou de la mer, ne devra tenter de décoller s'il y a risque de collision avec un autre aéronef en train d'atterrir.

33. Tout aéronef se trouvant dans un nuage, dans le brouillard, la brume ou dans toute autre condition de mauvaise visibilité, devra manœuvrer avec précaution, en tenant soigneusement compte des circonstances de fait.

34. En se conformant à ces règles on ne perdra toutefois pas de vue tels dangers de la navigation et de collision ou toute autre circons-

tance qui pourraient rendre nécessaire de s'en écarter pour éviter un danger immédiat.

#### CHAPITRE IV. — RÈGLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU-DESSUS OU DANS LE VOISINAGE DES AÉROPLACES.

35. Dans chaque aéroplane, il sera hissé, sur un point élevé, un drapeau qui donnera aux aéronefs voulant y atterrir ou en partir et se trouvant dans l'obligation de faire un virage, l'indication que ce virage doit être effectué à gauche, c'est-à-dire dans le sens contraire au mouvement des aiguilles d'une montre, ou bien à droite (sens de la marche des aiguilles d'une montre) suivant la couleur du drapeau.

36. Un drapeau blanc indiquera que le virage doit être effectué à droite, et, dans ce cas, le drapeau devra constamment rester sur la droite de l'avion, c'est-à-dire du côté portant le feu vert; de même un drapeau rouge signifiera que l'appareil doit virer à gauche, le drapeau rouge demeurant alors sur le côté gauche qui porte le feu rouge de l'avion.

37. Un avion partant d'une aéroplane ne devra pas virer à moins de 500 mètres de distance du point le plus rapproché du périmètre et, s'il vire, il devra le faire en se conformant aux règles établies au paragraphe précédent.

38. Tout avion volant entre 500 et 1,000 mètres de distance du point le plus rapproché d'une aéroplane devra se conformer aux règles de virage ci-dessus établies, à moins qu'il ne se tienne à plus de 2,000 mètres d'altitude.

39. Les atterrissages acrobatiques sont interdits sur les aéroplanes douaniers. Il est défendu aux avions de se livrer à des exercices acrobatiques à moins de 2,000 mètres de distance du point le plus rapproché d'une de ces aéroplanes.

40. Dans toute aéroplane, la direction du vent sera clairement indiquée par un ou plusieurs des moyens reconnus, tels que T d'atterrissage, manche à vent, fumée, etc.

41. Tout avion partant d'une aéroplane ou y atterrissant devra le faire vent debout, à moins d'empêchement causé par la disposition des lieux.

42. Si deux avions s'approchent en même temps d'une aéroplane pour y atterrir, l'avion le plus élevé devra manœuvrer pour éviter l'avion volant à un niveau inférieur et, pour

atterrir, se conformera aux règles du § 28 sur le dépassement.

43. La route sera libre à tout avion essayant d'atterrir sur une aéroplane après avoir fait les signaux de détresse,

44. Toute aéroplane sera virtuellement divisée en trois zones pour un observateur placé au vent. La zone de droite sera la zone de départ et la zone de gauche, celle d'atterrissage; entre ces deux zones, il y a une zone neutre. Un avion voulant atterrir devra le faire aussi près que possible de la zone neutre, mais en se plaçant à la gauche de tout autre avion qui aurait déjà atterri. Ayant ralenti sa marche ou ayant fini de rouler sur le sol, l'avion se rendra immédiatement dans la zone neutre. De même un avion qui s'enlève le fera dans la partie le plus à droite de la zone de départ, tout en se maintenant franchement à gauche de tout autre avion en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

45. Aucun avion ne commencera à s'enlever avant que l'avion qui le précède n'ait complètement dégagé l'aéroplane.

46. Les règles ci-dessus s'appliqueront également aux atterrissages de nuit sur les aéroplanes; les signaux seront alors faits comme suit :

a) Une lumière rouge indiquera que les virages doivent être effectués à gauche; une lumière verte avertira qu'ils doivent être effectués à droite (voy. § 36). La zone de droite sera indiquée par des lumières blanches disposées de manière à former un L renversé, ou une potence; la zone de gauche sera marquée de la même façon. Les deux potences seront placées dos à dos et de manière que les longues branches marquent les limites de la zone neutre.

Les atterrissages se feront invariablement dans la direction de la longue branche et en marchant vers le petit bras. Le feu placé à l'extrémité du long jambage doit occuper le point le plus rapproché du périmètre sur lequel un avion peut atterrir sans danger. Les feux jalonnant les petits bras marqueront l'autre limite du terrain où l'atterrissage peut se faire en toute sécurité.

L'avion, par suite, ne devra pas dépasser le petit côté de la potence.

b) Si l'on veut économiser l'éclairage et le personnel, on pourra utiliser le système suivant :

Du côté exposé au vent, deux feux seront placés de façon à marquer les limites de la zone neutre définie au § 44, la ligne qui joint les feux

faisant un angle droit avec la direction du vent. Deux autres feux seront placés comme suit :

L'un au milieu de la droite qui joint les deux premiers.

L'autre, sur la limite de l'aérodrome, du côté opposé et sur une parallèle à la direction du vent menée par le feu précédent, cette parallèle jalonnant ainsi l'axe de la zone neutre.

Des feux supplémentaires peuvent être symétriquement placés le long des limites de la zone neutre et, aux extrémités des lignes de décollage et d'atterrissage, sur la ligne joignant les trois feux alignés du côté exposé au vent.

47. Aucun ballon captif, cerf-volant ou dirigeable amarré ne pourra, sans autorisation spéciale, s'élever à proximité d'un aérodrome, excepté dans les cas prévus au § 20.

48. Des marques ou signaux appropriés seront placés sur tous les obstacles fixes, dangereux pour la navigation aérienne, dans une zone de 500 mètres de large autour de toutes les aérodromes.

#### CHAPITRE V. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

49. Tout aéronef manœuvrant sur l'eau, par ses propres moyens, doit obéir aux règlements établis en vue de prévenir les collisions en mer et, de ce fait, doit être considéré comme un bâtiment à vapeur, mais il portera seulement les feux spécifiés dans le présent règlement et non ceux prévus, dans les règlements maritimes, pour les bâtiments à vapeur; en outre, sauf dans les cas spécifiés aux §§ 17 et 20 ci-dessus, il n'utilisera pas les signaux sonores visés dans ces derniers règlements. Il ne sera pas non plus supposé entendre ces mêmes signaux.

50. Aucune des prescriptions du présent règlement ne pourra être invoquée pour exonérer un aéronef ou son propriétaire, son pilote ou son équipage, des conséquences d'une négligence soit dans l'emploi des feux et signaux, soit dans le service de vigie, soit dans l'observation des règles de la navigation aérienne en temps normal, ou dans les circonstances spéciales du cas envisagé.

Aucune des prescriptions ci-dessus ne pourra non plus être invoquée comme excuse en cas d'infraction aux règlements spéciaux établis et dûment publiés, relatifs à la circulation des aéronefs à proximité des aérodromes ou autres lieux; l'observation de ces règlements restera

obligatoire pour tous les propriétaires, pilotes ou équipages d'aéronefs.

10 janvier 1920. — **TRAITÉ DE VERSAILLES.** (*Mon.*, 7 mars, annexe.)

**Art. 313 à 320.** . . . . .

Voy. Code de la guerre.

20 février 1922. — **ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** modifiant celui du 10 décembre 1919 relatif aux brevets d'aptitude et supprimant l'examen médical des pilotes d'avions de tourisme (*Mon.*, 12 avril.)

16 août 1922. — **LOI** approuvant la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919 et le Protocole additionnel en date de Paris, le 1<sup>er</sup> mai 1920. (*Mon.*, 16 nov.)

— La Convention a été signée par les Etats-Unis d'Amérique, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l'Empire Britannique et le Canada, l'Australie, l'Union Sud Africaine, la Nouvelle Zélande, l'Inde, la Chine, Cuba, l'Equateur, la France, la Grèce, le Guatemala, l'Italie, le Japon, le Panama, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'Etat Serbe-Croate-Slovène, le Siam, l'Etat Tcheco-Slovaque et l'Uruguay. Y ont, en outre, accédé par déclarations datées de Paris : le Pérou, le 22 juin 1920; le Nicaragua, le 31 décembre 1920; le Libéria, le 29 mars 1922; le Gouvernement persan a notifié également son adhésion. (*Mon.*, 16 nov. 1922.)

— Le dépôt des ratifications prévues à l'article 43 a été effectué par la Belgique, la Bolivie, l'Empire Britannique, la France, la Grèce, le Japon, le Portugal, l'Etat Serbe-Croate-Slovène et le Siam, le 1<sup>er</sup> juin 1922 (*Mon.*, 16 nov.); par la République Tcheco-Slovaque, le 23 novembre 1923 (*Mon.*, 10 févr. 1924); par la Roumanie, le 31 mai 1924 (*Mon.*, 19 juill.)

**Article unique.** La Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919, sortira son plein et entier effet.

### CONVENTION

#### CHAPITRE PREMIER PRINCIPES GÉNÉRAUX.

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 au dit territoire.

2. Chaque Etat contractant s'engage à accor-

der 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.

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.

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

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 § 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.

Annexe D : voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7679 s.

## CHAPITRE II. — NATIONALITÉ DES AÉRONEFS.

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.

Voy. Protocole additionnel, *infra*.

6. Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat, sur le registre duquel ils sont immatriculés conformément aux prescriptions de la section I (c) de l'annexe A.

Annexe A : voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7675 s.

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 résident 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 du dit Etat.

8. Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

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.

Voy. *infra*, chap. VIII.

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.

Annexe A : voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7675 s.

## CHAPITRE III. — CERTIFICATS DE NATIONALITÉ ET BREVETS D'APTITUDE.

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

Annexe B : voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7677.

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.

Annexe E : voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7685 s.

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.

Annexe B et E : voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7677 et 7685 s.

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

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

#### CHAPITRE IV. — ADMISSION A LA NAVIGATION AÉRIENNE AU-DESSUS D'UN TERRITOIRE ÉTRANGER.

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.

Annexe D : voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7679 s.

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.

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.

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

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 A OBSERVER AU DÉPART, EN COURS DE ROUTE ET A L'ATTERRISSAGE.

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

a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'annexe A ;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7675 s.

b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'annexe B ;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7677.

c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'annexe E ;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7685 s.

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 ;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7678.

g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil : la licence prévue à l'article 14.

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

21. Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

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.

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

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.

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.

*Voy. Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7679 s.

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

#### CHAPITRE IV. — TRANSPORTS INTERDITS.

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 articles de cette nature, d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant.

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.

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 pour tout Etat contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de Navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

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

#### CHAPITRE VII. — AÉRONEFS D'ETAT.

30. Seront considérés comme aéronefs d'Etat :

- a) Les aéronefs militaires ;
- b) Les aéronefs exclusivement affectés à un

service d'Etat, tels 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.

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

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 bâtiments 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<sup>er</sup>.

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.

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 représentants pour chacun des Etats suivants : 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 contractants.

Chacun des cinq premiers Etats (la Grande-Bretagne, avec ses Dominions et l'Inde, comptant à cette fin 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, 17, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes A à G;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7675-7702.

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;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7690.

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 pourra être apportée par la Commission internationale de Navigation aérienne, lorsque la dite 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 adoptées 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.

#### CHAPITRE IX. — DISPOSITIONS FINALES.

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;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7693 s.

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;

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7690.

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

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 II à la présente Convention.

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7702.

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 États contractants.

37. En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs États 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 sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un État tiers et les États tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du sur-arbitre, 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'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements est engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au § 1<sup>er</sup> du présent article, de statuer souverainement.

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

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.

Voy. *Mon.*, 16 nov. 1922, p. 7675-7705.

40. Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des États, 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 terri-

toires et aux ressortissants de l'État protecteur ou mandataire.

41. Les États 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 États signataires ou adhérents.

42. Tout État 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<sup>er</sup> janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du Traité de paix conclu avec le dit État. Après le 1<sup>er</sup> janvier 1923, cette adhésion pourra être admise si elle est agréée par les trois quarts au moins des États 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'État requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages des dites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote.

43. La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux Parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après la dite 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 de celle-ci aux puissances qui, en vertu des traités de paix, se sont engagées à ap-

plier des règles de navigation aérienne conformes à celles de la dite Convention.

### PROTOCOLE ADDITIONNEL

Les Hautes Parties Contractantes se déclarent prêtes à accorder sur la demande des États signataires ou adhérents intéressés, et seulement dans les cas où ils jugeront les raisons invoquées dignes d'être prises en considération, des dérogations à l'article 5 de la Convention.

Les demandes seront adressées au Gouvernement de la République française, qui les communiquera à la Commission internationale de Navigation aérienne prévue à l'article 34 de la Convention.

La Commission internationale de la Navigation aérienne examinera chaque demande qui ne pourra être proposée à l'acceptation des États contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient présents.

Chaque dérogation accordée devra, avant de porter effet, être expressément acceptée par les États contractants.

La dérogation accordée aura pour effet d'autoriser l'État contractant qui en sera bénéficiaire, à admettre la circulation au-dessus de son territoire des aéronefs d'un ou de plusieurs États non contractants désignés et seulement pour une période de temps limitée, fixée dans le texte de la décision accordant la dérogation.

À l'expiration de cette période, la dérogation sera renouvelée par tacite reconduction, pour une période de même durée, à moins que l'un des États contractants ne déclare s'y opposer.

—  
**25 septembre 1922. — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** contenant règlement concernant les aéronefs. (Mon., 21 oct.)

Art. 1<sup>er</sup>. Tout aéronef suivant une route officiellement reconnue devra se conformer aux règles de marche suivantes :

a) Conserver la route officiellement reconnue sur sa gauche ;

b) Ne pas se rapprocher à moins de 100 mètres de cette route.

2. Tout commandant d'aéronef qui jugera nécessaire de franchir la route officiellement reconnue, devra la couper à angle droit à la plus grande altitude possible et s'en éloigner, de

10 kilomètres au minimum, avant de reprendre sa marche dans la direction primitive.

3. Tout aéronef naviguant au-dessous des nuages devra, pour conserver une bonne visibilité, se tenir aussi bas que possible au-dessous de la couche des nuages.

4. L'itinéraire, en territoire belge, de la route officielle Bruxelles-Londres, est fixé comme suit :

Bruxelles (Haren), Hal, Ath, Tournai, frontière franco-belge à franchir obligatoirement entre Baisieux et Armentières.

—  
**25 septembre 1922. — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL** complétant l'article 2 de celui du 10 décembre 1919 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs. (Mon., 21 oct.)

—  
**6 octobre 1922. — RATIFICATION** de l'arrangement provisoire de La Haye, du 8 juillet 1922, réglant la circulation aérienne entre les Pays-Bas et la Belgique. (Mon. du 29.)

Art. 1<sup>er</sup>. Dans les avions, au moyen desquels on désire entretenir le trafic aérien entre les deux pays, seront emportés des documents dont il ressort qu'un contrôle est exercé par le Gouvernement d'un des deux pays ou en son nom tant en ce qui concerne les pilotes que les avions.

Afin de permettre aux autorités compétentes des deux pays d'effectuer un contrôle des documents dont l'aéronef doit être porteur, les Gouvernements se communiqueront mutuellement les documents en vigueur sur le territoire de chacun d'eux.

Les avions doivent porter des signes distinctifs nettement visibles, permettant de déterminer leur identité au cours du vol. Les Gouvernements se communiqueront les marques distinctives dont devront être porteurs les aéronefs de leur nationalité.

Chacun des États tolère que son territoire soit survolé par tels avions de l'autre État soumis au contrôle visé à l'alinéa précédent.

L'établissement de voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment de l'État survolé.

2. Les membres de l'équipe, aussi bien que les passagers des avions visés sous l'article 1<sup>er</sup>, doivent être munis des pièces d'identité et des passeports prescrits pour le trafic entre les deux pays en général ou par dispositions spéciales pour le trafic aérien.

**3.** Sauf en cas de nécessité, les pilotes d'avions qui désirent se rendre dans un des deux pays se conformeront aux instructions relatives aux passages de la frontière, à des points déterminés, et ils n'atterriront qu'aux terrains d'aviation à ce destinés (terrains de douane).

Les deux Gouvernements se communiqueront mutuellement les instructions en question, avec indication des terrains de douane.

**4.** Les pilotes éviteront les zones au-dessus desquelles le vol a été interdit par suite d'une notification.

Les deux Gouvernements se communiqueront mutuellement les zones en question.

**5.** Aucun transport d'explosifs, armes ou munitions de guerre ne pourra être fait par avions. Ceux-ci ne peuvent pas être munis d'installations de télégraphie ou de téléphonie sans fil, sans autorisation spéciale de l'Etat auquel ils appartiennent.

Les avions ne pourront pas non plus emporter des appareils photographiques pouvant être utilisés au cours du vol.

**6.** Les avions utilisés pour le service entre les deux pays peuvent transporter des passagers et des marchandises d'un pays à l'autre.

Les avions doivent être munis des documents suivants : une liste nominative des passagers; un manifeste de chargement et un inventaire de l'équipement ainsi qu'une déclaration détaillée dressée par les expéditeurs des marchandises.

Le transport s'effectue conformément aux dispositions légales en vigueur. Du courrier peut être emporté si les administrations des postes des deux Etats ont conclu une convention à ce sujet.

**7.** Le présent arrangement provisoire sera ratifié et les ratifications en seront échangées à La Haye le plus tôt possible. Il sortira ses effets immédiatement après l'échange des ratifications et restera en vigueur jusqu'au moment où il sera remplacé par un autre ou bien qu'un des deux Gouvernements exprimera le désir de l'abroger.

**26 avril 1923.** — LOI autorisant les engagements en ce qui concerne la formation de pilotes militaires, par des écoles civiles d'aviation. (*Mon.*, 16 mai.)

**26 avril 1923.** — LOI autorisant le Gouvernement à participer à la formation de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne. (*Mon.*, 17 mai.)

**17 juin 1923.** — LOI concernant le recrutement des officiers des corps de l'aéronautique. (*Mon.* du 23.)

**15 août 1923.** — RATIFICATION de l'accord conclu le 28 juin 1923 entre la Belgique et le Danemark concernant la navigation aérienne. (*Mon.*, 21 oct.)

**29 juillet 1924.** — LOI octroyant à certains membres du personnel de l'administration de l'aéronautique les pouvoirs d'officier de police judiciaire. (*Mon.*, 2 août.)

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les fonctions soit d'inspecteurs de police, soit d'inspecteurs en chef de police, pourront être conférées par arrêté royal à certains agents de l'administration de l'aéronautique civile.

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

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

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

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

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

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

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

— « Qui leur serait donné... » — (sic).

Ils auront pour la recherche des crimes et délits dans les aérodromes publics propriétés de l'Etat, et leurs dépendances, concurrence et même prévention à l'égard de tous les autres officiers de police judiciaire, à l'exception des procureurs du Roi et des juges d'instruction,

des juges de paix et des officiers judiciaires des parquets.

**4.** Ils affirmeront, dans les trois jours, leurs procès-verbaux, par-devant le juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou devant le bourgmestre ou l'un de ses échevins, soit du canton ou de la commune de leur résidence, soit du canton ou de la commune où l'infraction a été commise ou constatée.

A défaut d'affirmation, les procès-verbaux ne feront pas foi jusqu'à preuve du contraire.

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

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

L'officier qui aura reçu l'affirmation sera tenu d'en donner avis dans la huitaine au procureur du Roi.

FIN DU CODE DE L'AIR