



RIIGI TEATAJA

Nr. 94.

26. novembril 1937.

Nr. 94.

Art. 762. Õhusõidu korraldamise konventsiooni kinnitamise seadus. — Konventsioon.

763. Otsus kinode arvu ülemmäära kohta.

762. Õhusõidu korraldamise konventsiooni kinnitamise seadus.

Antud Riigihoidja poolt dekreedina 17. novembril 1937.

§ 1. Tunnustada kinnitatuks 13. oktoobri 1919. aasta õhusõidu korraldamise konventsioon.

§ 2. Avaldada ühes käesoleva seadusega konventsiooni prantsuskeelne tekst ühes eestikeelse tõlkega.

Tallinnas, 17. novembril 1937.

K. Päts
Riigihoidja.

Fr. Akel
Välisminister.

Õhusõidu korraldamise konventsioon.

13. oktoobrist 1919.

I peatükk.
Üldpõhimõtted.

Art. 1. Kõrged lepinguosaliselised tunnustavad, et igal riigil on täielik ja eksklusiivne suveräniteet tema territooriumi kohal oleva õhuruumi üle.

Käesoleva konventsiooni mõttes tuleb riigi territooriumi all mõista riigi territooriumi, nii emamaad kui ka asumaid, kaasa arvatud nendega külgnevad territoriaalveed.

Art. 2. Iga lepinguosaline riik kohustub võimaldama rahu ajal teiste lepinguosaliste riikide õhusõidukeile inofensiivse läbisõiduvabaduse üle oma territooriumi eeldusel, et täidetakse käesoleva konventsiooni eeskirju.

Lepinguosalise riigi poolt antud määrusi teiste lepinguosaliste riikide õhusõidukite pääsu suhtes tema territooriumile tuleb kohaldada vaatamata kodakondsusele.

Art. 3. Igal lepinguosalisel riigil on õigus kas sõjalisel või avaliku julgeoleku põhjustel keelata oma seadusandluses ettenähtud karistuse ähvardusel teiste lepinguosaliste riikide õhusõidukeile ülelendu oma territooriumi teatud rajoonidest, kusjuures ei tehta mingit vahet oma ja teiste lepinguosaliste riikide eraõhusõidukite vahel.

Iga lepinguosaline riik võib erakordselt ja avaliku julgeoleku huvides lubada lendu üle tähendatud rajoonide oma kodakondsusse kuuluvatele õhusõidukitele.

Suletud rajoonide asukoht ja ulatus, samuti ka eelmise lõike põhjal antud erakorralised load avalikustatakse enne kehtimapanemist ja tehakse teatavaks teistele lepinguosalistele riikidele ning Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjonile.

Igal lepinguosalisel riigil on peale selle õigus erandjuhtumel rahu ajal viivitamatult kitsendada või ajutiselt keelata ülelendu oma territooriumist või selle üksikust osast tingimusel, et see kitsendus või keeld on eranditult kehtiv kõigi teiste riikide õhusõidukite kohta, vaatamata kodakondsusele.

Niisugune otsus kuulutatakse avalikult välja ja teatatakse teistele lepinguosalistele riikidele ning Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjonile.

Art. 4. Iga õhusõiduk, kui ta satub suletud rajooni kohale, peab, niipea kui ta seda märkab, andma lisa D § 17 ettenähtud hädasignaali ja maanduma võimalikult kiiresti lubamatult ülelennatud riigi ühele ligemale lennuväljale väljaspool suletud rajooni.

Art. 5. Igal lepinguosalisel riigil on õigus sõlmida erikokkuleppeid teiste, konventsioonist mitteosavõtivate riikidega.

Nende erikokkulepete eeskirjad ei tohi rüüvata teiste, käesolevast konventsioonist osavõtivate riikide õigusi.

Need erikokkulepped, niivõrd kui nad puudutavad sama ainet, ei tohi vastuolus olla käesoleva konventsiooni üldpõhimõtetega.

Need tuleb esitada Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjonile, kes neist teatab edasi teistele lepinguosalistele riikidele.

II peatükk.

Õhusõidukite kodakondsus.

Art. 6. Õhusõidukid omavad selle riigi kodakondsust, kelle registrisse nad vastavalt lisa A sektsiooni 1 p. c eeskirjadele on immatrikuleeritud.

Art. 7. Eelmises artiklis tähendatud õhusõidukite immatrikuleerimine toimub iga lepinguosalise riigi seaduste ja erieeskirjade kohaselt.

Art. 8. Õhusõidukit ei võida õiguslikult immatrikuleerida mitmes riigis.

Art. 9. Lepinguosalised riigid vahetavad omavahel ning saadavad art. 34 ettenähtud Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjonile iga kuu ära kirjad möödunud kuu jooksul toimetatud registreerimistest ja registreerimiste kustutamistest.

Art. 10. Kõik rahvusvahelisest õhuliiklemisest osavõtavad õhusõidukid peavad kandma kodakondsuse- ja immatrikulatsioonimärke, samuti omaniku nime ja elukohta vastavalt lisa A eeskirjadele.

III peatükk.

Õhukõlvulisuse- ja kutsetunnistused.

Art. 11. Kõik rahvusvahelisest õhuliiklusest osavõtvad õhusõidukid peavad olema varustatud lisas B ettenähtud tingimustel õhukõlvulisuse-tunnistusega, mis välja antud või kehtivaks tunnustatud riigi poolt, kelle kodakondsusse õhusõiduk kuulub.

Art. 12. Õhusõiduki juht, lendurid, mehaanikud ja muud õhusõiduki meeskonda kuuluvad isikud peavad olema varustatud kutsetunnistusega ja lennuloaga, mis lisas E ettenähtud tingimustel välja antud või kehtivaiks tunnustatud riigi poolt, kelle kodakondsusse lennuk kuulub.

Art. 13. Lennukõlvulisuse-, kutse- ja lennutunnistused, mis on välja antud või kehtivaiks tunnustatud riigi poolt, kelle kodakondsusse õhusõiduk kuulub, vastavalt lisades B ja E ning hiljem Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjoni poolt ettenähtud eeskirjadele, tunnustatakse kehtivaiks ka teiste riikide poolt.

Igal riigil on õigus kehtetuiks lugeda kutsetunnistusi ja lennulusi lennuks oma territooriumi piirides ja selle kohal, mis on antud tema kodanikule mõne teise lepinguosalise riigi poolt.

Art. 14. Õhusõiduk ei tohi varustatud olla raadioaparaadiga ilma erilise loata, mis antud selle riigi poolt, kelle kodakondsusse lennuk kuulub. Raadioaparaati võivad käsitseda ainult selleks erilise loaga varustatud meeskonnaliikmed.

Iga avalikus liiklemises kasutatav õhusõiduk, mis on võimeline kandma 10 või rohkem isikut, peab olema varustatud raadiosaate- ja -vastuvõtteaparaadiga, niipea kui aparaadi käsitlemise meetod on kindlaks määratud Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjoni poolt.

Tähendatud komisjon võib edaspidi laiendada raadioaparaadi omamise kohustust igale muule õhusõidukiklassile vastavalt komisjoni enda poolt kindlaksmääratud tingimustele ja meetodeile.

IV peatükk.

Luba lennuks üle võõra riigi territooriumi.

Art. 15. Iga lepinguosalise riigi õhusõidukil on õigus lennata maandumiseta läbi teise riigi õhuruumi. Seejuures peab ta jälgima teed, mis riigi poolt ülendamiseks on ette nähtud. Kuid üldise korra huvides tuleb tal maanduda, kui seda kästakse lisas D ettenähtud signaalidega.

Ükski lepinguosalise riigi õhusõiduk, mis käsitletav ilma juhita, ei tohi ilma erilise loata ilma juhita üle lennata teise lepinguosalise riigi territooriumist.

Iga õhusõiduk, mis lendab ühest riigist teise, peab, kui viimase riigi seadused seda nõuavad, maanduma ühes selle riigi poolt määratud lennujaamas. Lepinguosalised riigid esitavad Rahvusvahelisele Õhusõidu Komisjonile nende lennujaamade nimestiku ning viimane teatab sellest kõigile lepinguosalistele riikidele.

Iga lepinguosaline riik võib teha olenevaks oma eelkäivast loaandmisest rahvusvaheliste õhuteede asutamise tema territooriumil, samuti ka korrapäraste rahvusvaheliste õhusõiduliinide asutamise ja kasutamise vahemaandumisega või ilma tema territooriumil.

Art. 16. Iga lepinguosaline riik on õigustatud reserveerima ja kitsendamata oma kodakondsusse kuuluvate õhusõidukite kasuks isikute ja kauba vedu kahe tema territooriumil oleva punkti vahel.

Need reservatsioonid ja kitsendused tuleb kohe avaldada ja neist otsekohe teatada Rahvusvahelisele Õhusõidu Komisjonile, kes sellest omakorda teatab kõigile lepinguosalistele riikidele.

Art. 17. Art. 16 kohaselt reservatsioone ja kitsendusi kehtima pannud riigi kodakondsusse kuuluvaid õhusõidukeid võidakse allutada igas teises lepinguosalisel riigis samadele reservatsioonidele ja kitsendustele, kuigi see viimane riik ei alista teise välisõhusõidukeid nendele reservatsioonidele ja kitsendustele.

Art. 18. Mõne lepinguosalise riigi õhuruumi läbivat ja vaid tegelikult vajalisi maandumisi ja peatumisi teostatavat õhusõidukit võidakse vabastada areteerimisest patendi, joonise või mudeli võltsimise eest kautsjoni vastu, mille suurus määratakse sõbraliku kokkuleppe puudumisel lühema aja jooksul areteerimiskoha kompetentse võimu poolt.

V peatükk.

Startimise, lennu ja maandumise ajal täita tulevad eeskirjad.

Art. 19. Iga rahvusvahelisest õhuliiklemisest osavõttev õhusõiduk peab varustatud olema:

- a) registreerimistunnistusega vastavalt lisale A;
- b) õhukõlvulisuse-tunnistusega vastavalt lisale B;
- c) juhi, lendurite ja meeskonna kutsetunnistustega ja lennulubadega vastavalt lisale E;
- d) sõitjate nimekirjaga, kui lennuk veab sõitjaid;
- e) konossamentide ja deklaratsioonidega, kui lennuk veab kaupa;
- f) õhusõiduki-raamatuga vastavalt lisale C;
- g) kui õhusõiduk on varustatud raadioaparaadiga, siis art. 14 ettenähtud loaga.

Art. 20. Õhusõiduki-raamatut hoitakse alal kaks aastat pärast viimast sissekannet.

Art. 21. Õhusõiduki startimise või maandumise puhul on riigi ametivõimudel õigus iga kord teha õhusõidukis läbivaatust ja kontrollida kõiki dokumente, millega viimane peab olema varustatud.

Art. 22. Lepinguosaliste riikide õhusõidukeil on õigus saada abi maandumisel, eriti hädakorral, võrdselt omamaa lennukitega.

Art. 23. Merel hädasolevate õhusõidukite päästmisele kohaldatakse mereõiguse põhimõtteid, kui see pole teisiti määratud konventsioonides.

Art. 24. Iga lepinguosalise riigi lennujaam, mis teatavate lõivude tasumise eest on avatud avalikuks kasutamiseks tema oma kodakondsusse kuuluvatele lennukitele, kuulub samadel tingimustel kasutamiseks teiste lepinguosaliste riikide lennukitele.

Igal niisugusel lennujaamal peab olema ainult üks maksutariif maandumiste ja peatumiste kohta, mida kohaldatakse ühtlaselt oma ja välisõidukitele.

Art. 25. Iga lepinguosaline riik kohustub võtma tarvitusele vastavad abinõud selle tagamiseks, et kõik tema territooriumi kohal lendavad ja kõik tema kodakondsuse märki kandvad õhusõidukid vaatamata kohale, kus nad viibivad, täidaksid lisas D ettenähtud eeskirju.

Iga lepinguosaline riik kohustub tagama nende eeskirjade rikkujate jälitamist ning karistamist.

VI peatükk.

Keelatud transport.

Art. 26. Rahvusvahelises õhusõidus on keelatud lõhkeainete, relvade ja sõjalaskemoona vedu. Ühtki välisõhusõidukit ei lubata transportida selliseid esemeid ja materjale sama lepinguosalise riigis asuva kahe punkti vahel.

Art. 27. Iga lepinguosaline riik võib õhuliikluses keelata või korraldada fotoaparaatide vedu või tarvitamist. Igast niisugusest korraldusest tuleb kohe teatada Rahvusvahelisele Õhusõidu Komisjonile, kes sellest teatab teistele lepinguosalistele riikidele.

Art. 28. Avaliku korra huvides võib keelata ka teiste esemete vedu peale nende, mis nimetatud artiklites 26 ja 27. Igast niisugusest korraldusest tuleb kohe teatada Rahvusvahelisele Õhusõidu Komisjonile, kes sellest teatab teistele lepinguosalistele riikidele.

Art. 29. Kõiki art. 28 ettenähtud kitsendusi kohaldatakse oma- ja välisõhusõidukitele võrdselt.

VII peatükk.

Riigi õhusõidukid.

Art. 30. Riigi õhusõidukeiks loetakse:

- a) sõjaväe õhusõidukid,
- b) eranditult riigi kasutada olevad õhusõidukid, nagu posti, tolli ja politsei õhusõidukid.

Teisi õhusõidukeid loetakse eraõhusõidukeiks.

Kõiki riigi õhusõidukeid, välja arvatud sõjaväe, tolli ja politsei omad, koheldakse eraõhusõidukeina ja nad alluvad käesoleva konventsiooni eeskirjadele.

Art. 31. Iga õhusõidukit, mida juhib selleks määratud sõjaväelane, loetakse sõjaväe õhusõidukiks.

Art. 32. Ükski lepinguosalise riigi sõjaväe õhusõiduk ei tohi lennata üle teise lepinguosalise riigi territooriumi või seal maanduda eriloata. Eri-loaga varustatud sõjaväe õhusõidukeil on üldiselt samad eesõigused, mis kuuluvad tavaliselt välissõjalaevadele.

Sõjaväe õhusõidukid, mis on sunnitud maanduma või mida palutakse või kästakse maanduda, ei oma seetõttu esimeses lõikes ettenähtud eesõigusi.

Art. 33. Erikokkulepped, mis sõlmitud separaatselt asjaosaliste riikide vahel, määravad kindlaks, millistel juhtudel politsei- ja tolli-õhusõidukeid võidakse õigustada ületama riigi piire. Neil ei ole mingil juhul art. 32 ettenähtud eesõigusi.

VIII peatükk.

Rahvusvaheline Õhusõidu Komisjon.

Art. 34. Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjoni nime all asutatakse komisjon, mis allub Rahvasteliidule.

Ühelgi lepinguosalisel riigil ei või komisjonis olla üle kahe esindaja. Igal komisjonis esindatud riigil on üks hääl.

Rahvusvaheline Õhusõidu Komisjon määrab kindlaks oma asjaajamiskorra ja alatise asupaiga, kuid tal on õigus kokku tulla kohtades, kus ta leiab selle olevat kohase.

Sel komisjonil on järgmised ülesanded:

- a) vastu võtta ettepanekuid lepinguosalistelt riikidelt või teha neile ettepanekuid käesoleva konventsiooni eeskirjade muutmiseks või parandamiseks; ja vastuvõetud muudatuste teadaandmine;
- b) täita komisjonile käesolevas artiklis ning art. 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 ja 37 kuuluvaid kohustusi;
- c) parandada lisade A—G eeskirju;
- d) koguda ja teatada lepinguosalistele riikidele igasugust rahvusvahelisse õhusõitu puutuvat informatsiooni;
- e) koguda ja teatada lepinguosalistele riikidele igasugust raadiosse, meteoroloogiasse ja arstiteadusesse puutuvat informatsiooni, mis võiks huvitada õhusõitu;
- f) tagada õhusõidukaartide väljaandmist vastavalt lisa F eeskirjadele;
- g) avaldada arvamust küsimuste kohta, mis riigid võiksid esitada temale läbivaatamiseks.

Rahvusvaheline Õhusõidu Komisjon võib muuta iga lisa ettenähtud eeskirja, kui selle muudatuse on heaks kiitnud $\frac{3}{4}$ istungil esindatud riikide üldhäälest ja $\frac{2}{3}$ häälte üldarvust, mida on võimalik saada siis, kui kõik riigid on esindatud. See muudatus hakkab kehtima, kui Rahvusvaheline Õhusõidu Komisjon on sellest teatanud kõigile lepinguosalistele riikidele.

Kõik käesoleva konventsiooni artiklite kohta tehtavad muudatusettepanekud kaalutakse Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjoni poolt läbi vaatamata sellele, kas nende algatajaks oli mõni lepinguosaline riik või komisjon ise. Ühtki niisugust muudatust ei esitata lepinguosalistele riikidele vastuvõtmiseks enne, kui seda pole heaks kiitnud vähemalt $\frac{2}{3}$ häälte üldarvust.

Kõik need konventsiooni artiklite (kuid mitte lisade) muudatused peavad enne jõustumist heaks kiidetud olema kõigi lepinguosalistele riikide poolt.

Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjoni kulud kannavad lepinguosalsed riigid kõnesoleva komisjoni poolt määratud proportsioonis.

Tehniliste delegatsioonide saatmise kulud kantakse vastavate riikide poolt.

IX peatükk.

Lõppeeskirjad.

Art. 35. Kõrged lepinguosalsed riigid kohustuvad kaasa töötama rahvusvaheliste korralduste alal niivõrd, kui see neisse puutub, nimelt:

- a) statistilise, jooksva või eri-meteoroloogilise informatsiooni kogumise ja levitamise alal vastavalt lisa G eeskirjadele;
- b) ühtlustatud õhusõidukaartide väljaandmise ja maamärkide ühtlustatud süsteemi sisseseadmise alal vastavalt lisa F eeskirjadele;
- c) raadio tarvitamise alal õhusõidus ning tarvliste raadiojaamade asutamise ja rahvusvahelistest raadiomäärustest kinnipidamise alal.

Art. 36. Üldeeskirjad tolli kohta, seoses rahvusvahelise õhusõiduga, on ette nähtud erikokkuleppes, mis sisaldub käesoleva konventsiooni lisas H.

Käesolev konventsioon ei takista lepinguosalisi riike sõlmida vastavalt konventsiooni põhimõtetele eriprotokolle teiste riikidega, mis käsitlevad tolli-, posti- või muid üldhuvilisi küsimusi seoses lennuasjandusega. Neist protokollidest teatatakse kohe Rahvusvahelisele Õhusõidu Komisjonile, kes sellest teatab teistele lepinguosalistele riikidele.

Art. 37. Lahkarvamuse korral käesoleva konventsiooni tõlgitsemisel kahe või mitme riigi vahel lahendab vaidluse all oleva küsimuse Alatine

Rahvusvaheline Kohus. Kui mõni asjasthuvitatud riik ei ole ühinenud Rahvusvahelise Kohtu protokollidega, siis lahendatakse küsimus selle riigi palvel vahekohtu teel.

Kui pooled ei lepi kokku vahekohtuniku valikus, siis tuleb neil toimida järgmiselt:

Kumbki pool nimetab ühe vahekohtuniku ja vahekohtunikud tulevad kokku esimehe valimiseks. Kui vahekohtunikud ei jõua kokkuleppele, siis pooled valivad kumbki ühe kolmanda riigi ja need selliselt nimetatud kolmandad riigid määravad esimehe, kas ühisel kokkuleppel või sel teel, et kumbki paneb ette ühe nime, ja siis otsustab loos.

Lahkarvamused, mis puudutavad käesolevale konventsioonile lisandatud tehnilisi eeskirju, lahendatakse Rahvusvahelise Õhusõidu Komisjoni poolt häälteenamusega.

Juhul, kui mõtete lahkumine sisaldab küsimust, kas on tegemist konventsiooni või mõne selle määruse tõlgitsemisega, teeb lõpliku otsuse vahekohus, nagu see on ette nähtud käesoleva artikli esimeses lõikes.

Art. 38. Sõja puhul käesoleva konventsiooni eeskirjad ei mõjusta lepinguosaliste riikide tegevusvabadust, olgu nad sõjast osavõtjad või erapooletud.

Art. 39. Käesoleva konventsiooni eeskirjad on täiendatud lisadega A—H, mis art. 34 lõikes c ette nähtud reservatsiooniga on üheväärilised ning mis jõustuvad ühel ajal konventsiooniga.

Art. 40. (Esimene lõige on kehtivuse kaotanud).

Protektoraadi all olevate maade ja Rahvasteliidu nimel valitsetud territooriumide maa-alad ja kodanikud sarnastatakse käesoleva konventsiooni mõttes protektori või mandaatriigi maa-alade ja kodanikkudega.

Art. 41. Igal riigil on õigus ühineda käesoleva konventsiooniga.

Sellest ühinemisest teatatakse diplomaatilisel teel Prantsuse Vabariigi Valitsusele, kes sellest edasi teatab kõigile allakirjutanud ja ühinenud riikidele.

Art. 42. (Kehtivuse kaotanud).

Art. 43. Käesolevat konventsiooni ei saa üles öelda enne 1. jaanuari 1922. Ülesütlemise korral tuleb sellest teatada Prantsuse Vabariigi Valitsusele, kes sellest teatab teistele lepinguosalistele riikidele. Niisugune ülesütlemine omab jõu alles vähemalt 1 aasta pärast ülesütlemisteate sisseandmist ning on kehtiv vaid selle riigi suhtes, kes teate esitas.

Käesolev konventsioon ratifitseeritakse.

Iga riik adresseerib ratifikatsiooni Prantsuse Valitsusele, kes sellest teatab teistele allakirjutanud riikidele.

Ratifikatsioonid hoitakse alal Prantsuse Valitsuse arhiivides.

Käesolev konventsioon jõustub iga allakirjutanud riigi kohta teiste, selle juba ratifitseerinud riikide suhtes arvates 40 päeva pärast ratifikatsiooni deponeerimist.

Käesoleva konventsiooni jõustumisel Prantsuse Valitsus saadab konventsiooni tõestatud ära kirja riikidele, kes rahulepingu alusel on kohustunud kohaldama õhusõidu eeskirju vastavalt sellele konventsioonile.

Tehtud Pariisis kolmeteistkümnendal oktoobril ühe tuhande üheksasaja üheksateistkümnendal aastal ühesainsas eksemplaris, mis jääb hoiule Prantsuse Valitsuse arhiivi ja millest tõestatud ära kirjad antakse üle lepinguosalistele riikidele. Sellele ülal tähendatud kuupäevaga eksemplarile võib alla kirjutada kuni kaheteistkümnenda aprillini üks tuhat üheksasada kakskümmend.

Selle tõenduseks alljärgnevad volinikud, kelle volitused on leitud heas ja nõutud korras, kirjutasid alla käesolevale konventsioonile.

Käesolev konventsioon on koostatud prantsuse, inglise ja itaalia keeles. Lahkarvamuste korral on kehtiv prantsuskeelne tekst.

Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

Chapitre Premier.

Principes généraux.

Article premier.

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

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

Art. 2.

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

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

Art. 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.

Art. 4.

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

Art. 5.

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.

Chapitre II.

Nationalité des Aéronefs.

Art. 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.

Art. 7.

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

Art. 8.

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

Art. 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.

Art. 10.

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

Chapitre III.

Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 13.

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

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

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

Art. 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 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 18.

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

Chapitre V.

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

Art. 19.

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

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

Art. 20.

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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 23.

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

Art. 24.

Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert, moyennant payement 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.

Art. 25.

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

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

Chapitre VI.

Transports interdits.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 28.

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

[Art. 29.

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

Chapitre VII.

Aéronefs d'Etat.

Art. 30.

Seront considérés comme aéronefs d'Etat:

a) Les aéronefs militaires;

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

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

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

Art. 31.

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

Art. 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-er.

Art. 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre IX.

Dispositions finales.

Art. 35.

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

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

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

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

Art. 36.

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

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux

d'Etat à Etat, relativement aux Douanes, à la Police, aux Postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Art. 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 ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit:

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

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

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements est engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au paragraphe 1^{er} du présent article, de statuer souverainement.

Art. 38.

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

Art. 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.

Art. 40.

(Un alinéa supprimé).

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

Art. 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.

Art. 42.

(Supprimé).

Art. 43.

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

La présente Convention sera ratifiée.

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

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

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

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée de celle-ci aux Puissances qui, en vertu des Traités de paix, se sont engagées à appliquer des règles de navigation aérienne conformes à celles de ladite Convention.

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

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

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

En cas de divergences le texte français fera foi.

763. Siseministri otsus kinode arvu ülemmäära kohta.

Alus: Kinoseaduse § 3 kolmas lõige (RT 17 — 1935).

I.

Siseministri 21. juuni 1935 aasta otsuse osaliseks muutmiseks kinode arvu ülemmäära määramiseks linnades (RT 57 — 1935) määrati kinode arvu ülemmääraks Tallinnas 16 kino, nende seas 1 kino koolilastele.

II.

Käesolev otsus hakkab kehtima avaldamisega.

Tallinnas, 19. novembril 1937.

Siseminister K. Eenpalu.

Üldosakonna abidirektor Osk. Angelus.