

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1930-1931		N° 54	
		SÉANCE du 18 décembre 1930.	VERGADERING van 18 December 1930.
		Zittingsjaar 1930-1931	

PROJET DE LOI

approuvant la Convention conclue à Bruxelles le 23 mai 1930 entre la Belgique et la France pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne aérienne Belgique-France-Congo.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Par le vote de la loi du 25 mai 1929 autorisant la Société anonyme belge pour l'Exploitation de la navigation aérienne (S.A.B.E.N.A.) à augmenter son capital et à modifier ses statuts, le Parlement a permis à cette entreprise de poursuivre l'établissement et le développement rationnel de ses lignes aériennes suivant un programme qui comporte notamment la liaison par la voie des airs de la Belgique à sa Colonie.

L'exposé des Motifs de la loi précitée indiquait les principes qui devaient servir de base à l'arrangement à conclure entre la Belgique et la France pour réaliser ce projet.

Les négociations poursuivies entre les deux pays ont abouti, le 23 mai 1930, à la signature de la Convention que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation. Les dispositions de cet accord sont conformes à celles qui vous ont été exposées lors de la discussion du projet de loi de mai 1929. Elles prévoient l'établissement d'une ligne régulière reliant la Belgique au Congo, suivant un itinéraire provisoire fixé dans un accord-annexe.

Comme vous le constaterez, la ligne aura pour point d'aboutissement Elisabethville, bien que lors des pourparlers préliminaires de 1929, Madagascar ait été envisagé. Elle sera prolongée ultérieurement suivant les possibilités et le développement que prendra l'exploitation de la ligne établie par la présente Convention.

En attendant le prolongement de la ligne au delà d'Elisabethville, l'exploitation par la Société belge et la Société française ne s'effectuera en commun que pour le parcours de Paris-Bangui-Libenge, localités situées à la frontière nord du Congo. Il est à remarquer que le service de la ligne établie entre Anvers-Bruxelles-Paris sera assuré par la Société Sabena seule.

La Convention est conclue pour une durée de dix ans et

WETSONTWERP

tot goedkeuring der Overeenkomst gesloten op 23 Mei 1930, te Brussel, tusschen België en Frankrijk, tot inrichting en exploitatie eener luchtvaartlijn België-Frankrijk-Congo.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEYROUW, MIJNE HEEREN,

Door de goedkeuring der wet van 25 Mei 1929, waarbij aan de Belgische Naamloze Vennootschap voor de exploitatie der luchtscheepvaart (S.A.B.E.N.A.) machtiging verleend wordt om haar kapitaal te vermeerderen en om haar statuten te wijzigen, heeft het Parlement deze onderneming in staat gesteld de inrichting en de rationeele uitbreiding harer luchtlijnen voort te zetten volgens een programma dat onder meer de luchtverbinding België-Congo voorziet.

In de Memorie van Toelichting van voornoemde wet werden de beginselen aangeduid die als basis moesten dienen voor de schikking welke met het oog op de verezenlijking van dit ontwerp, tusschen België en Frankrijk diende te worden getroffen.

De tusschen beide landen gevoerde besprekingen hebben geleid tot de ondertekening, op 23 Mei 1930, der Overeenkomst die wij de eer hebben aan uwe goedkeuring te onderwerpen. De beschikkingen van dit akkoord stemmen overeen met deze welke U werden uiteengezet bij de bespreking van het wetsontwerp van Mei 1929. Zij voorzien de inrichting eener regelmatige lijn die België met Congo moet verbinden volgens eene in een bijgevoegd akkoord vastgestelde voorloopige route.

Zoals gij zult zien, zal de lijn Elisabethstad als eindpunt hebben, alhoewel bij de voorafgaande besprekingen van 1929 Madagascar in aanmerking genomen werd. Zij zal naderhand verlengd worden volgens de mogelijkheden en de verdere ontwikkeling van de exploitatie der lijn welke door de onderhavige Commissie wordt ingericht.

In afwachting dat de lijn tot voorbij Elisabethstad verlengd wordt, zal de exploitatie door de Belgische en de Franse Maatschappij slechts gemeenschappelijk geschieden voor den weg Parijs-Bangui-Libenge, welke plaatsen aan de noordelijke grens van Congo gelegen zijn. Er valt op te merken dat de dienst der lijn tusschen Antwerpen-Brussel-Parijs door de Maatschappij Sabena zelf zal verzekerd worden.

De Overeenkomst is gesloten voor een duur van tien

pourra être ensuite prorogée par tacite reconduction de dix en dix ans. Dans le cas où l'une des Parties renoncerait à l'exploitation de la ligne, l'autre Partie conserverait le droit d'assurer seule le service jusqu'à l'expiration de l'arrangement.

La Convention franco-belge du 23 mai 1929 revêt une importance toute spéciale du fait qu'elle établit une communication rapide et régulière entre la Belgique et sa colonie et du fait qu'elle permettra à notre aviation commerciale d'exploiter d'une manière définitive une des lignes importantes du grand réseau intercontinental aérien.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. HYMANS.

Le Ministre des Transports,

MAURICE LIPPENS.

PROJET DE LOI

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Etrangères et des Transports.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Affaires Etrangères et des Transports présenteront en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvée la Convention conclue à Bruxelles, le 23 mai 1930, entre la Belgique et la France pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne aérienne Belgique-France-Congo.

Donné à Bruxelles, le 18 décembre 1930.

ALBERT,

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. HYMANS.

Le Ministre des Transports,

MAURICE LIPPENS.

jaar en zal vervolgens bij stilzwijgende hernieuwing van tien tot tien jaar kunnen verlengd worden. Moest een der Partijen van de exploitatie der lijn afzien, dan zou de andere Partij het recht bezitten alleen den dienst te verzekeren totdat de schikking ten einde loopt.

De Fransch-Belgische Overeenkomst van 23 Mei 1929 is van heel bijzonder belang door het feit dat zij een vlotte en regelmatige verbinding instelt tusschen België en zijne kolonie en door het feit dat zij onze handelsluchtvaart in staat zal stellen op definitieve wijze eene der belangrijke lijnen van het groote intercontinentale luchtvaartnet te exploiteeren.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

P. HYMANS.

De Minister van Verkeerswezen,

MAURICE LIPPENS.

WETSONTWERP

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Verkeerswezen.

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Verkeerswezen zullen in Onzen naam, aan de Wetgevende Kamers, het wetsontwerp voorleggen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Wordt goedgekeurd de Overeenkomst gesloten op 23 Mei 1930 te Brussel tusschen België en Frankrijk tot inrichting en exploitatie eener luchtvaartlijn België-Frankrijk-Congo.

Gegeven te Brussel, den 18^{de} December 1930.

ALBERT,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

P. HYMANS.

De Minister van Verkeerswezen,

MAURICE LIPPENS.

**Convention entre les Gouvernements belge
et français pour l'établissement et l'exploitation
d'une ligne aérienne Belgique-France-Congo.**

SA MAJESTE LE ROI DES BELGES
ET
SON EXCELLENCE LE PRESIDENT
DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,

animés du désir de faciliter le développement, par la voie
aérienne, des communications de la Belgique et de la
France avec les territoires français et belge d'Afrique,
ont résolu de conclure une Convention à cet effet, et ont
nommé pour leurs plénipotentiaires savoir :

SA MAJESTE LE ROI BELGES :

M. Paul HYMANS, Son Ministre des Affaires Etrangères,
M. Maurice LIPPENS, Son Ministre des Transports

et

SON EXCELLENCE LE PRESIDENT
DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE :

M. LAURENT-EYNAC, Son Ministre de l'Air,
lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs
trouvés en bonne et due forme, ont convenu des articles
ci-après :

CHAPITRE I.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement français accorde au Gouvernement
belge le droit de survol des territoires ci-après indiqués
avec les escales techniques nécessaires :

1° territoire métropolitain, depuis la frontière franco-
belge jusqu'à Marseille ou Perpignan;

2° territoire maritime français de la section Marseille-
Alger (ou Oran);

3° territoire français en Afrique :

a) territoire de l'Algérie et de l'Afrique Occidentale
Française depuis Alger ou Oran jusqu'au lac Tchad sui-
vant l'itinéraire fixé à l'annexe de la présente conven-
tion;

b) territoire de l'Afrique Equatoriale Française depuis
le lac Tchad jusqu'à la frontière du Congo belge (Bangui-
Libengé) suivant l'itinéraire fixé à l'annexe de la pré-
sente convention.

ART. 2.

Le Gouvernement belge accorde au Gouvernement fran-
çais le droit de survol du territoire du Congo belge avec
les escales techniques nécessaires pour relier :

**Overeenkomst tusschen de Belgische en de Fransche
Regeeringen tot inrichting en exploitatie eener
Luchtvaartlijn België-Frankrijk-Congo.**

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN
EN
ZIJNE EXCELLENTIE DE PRESIDENT
DER FRANSCHER REPUBLIEK,

bezielde met den wensch de ontwikkeling der luchtverbin-
dingen van België en van Frankrijk met de Fransche en
Belgische grondgebieden in Afrika te vergemakkelijken,
hebben besloten te dien einde eene Overeenkomst aan te
gaan en hebben tot hunne Gevolmachtigden benoemd te
weten :

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Den heer Paul HYMANS, Zijn Minister van Buitenlandsche
Zaken,

Den heer Maurits LIPPENS, Zijn Minister van Verkeers-
wezen,

en

ZIJNE EXCELLENTIE DE PRESIDENT DER FRANSCHER
REPUBLIEK :

Den heer Laurent EYNAC, Zijn Minister van Luchtvaart,
welke, na hunne in goeden en behoorlijken vorm bevonden
volmachten aan elkander overhandigd te hebben, nopens
de navolgende artikels overeengekomen zijn :

HOOFSTUK I.

ARTIKEL EÉN.

De Fransche Regeering verleent aan de Belgische Regee-
ring het recht om de hieronder opgegeven grondgebieden te
overvliegen met de noodige technische landingen :

1° Het grondgebied van het moederland te beginnen van
de Fransche-Belgische grens tot Marseille of Perpignan.

2° Het Fransche zeegebied der sectie Marseille-Algiers (of
Oran).

3° Het Fransche grondgebied in Afrika :

a) Grondgebied van Algerië en van Fransch West-Afrika
te beginnen van Algiers of Oran tot aan het Tsaad Meer
volgens den weg vastgesteld in de bijlage van deze over-
eenkomst;

b) Grondgebied van Fransch Equatoriaal Afrika te begin-
nen van het Tsaad Meer tot aan de grens van Belgisch
Congo (Bangui-Libenge), volgens den weg vastgesteld in de
bijlage van deze Overeenkomst.

ART. 2.

De Belgische Regeering verleent aan de Fransche Regee-
ring het recht om het grondgebied van Belgisch Congo te
overvliegen met de noodige technische landingen, om te
verbinden :

- a) Bangui-Libenge à la frontière de la Rhodésie par Bandundu, Luluabourg et Elisabethville ;
- b) Bangui-Libenge à Brazzaville par Bandundu et Léopoldville ;
- c) L'Afrique Equatoriale Française à l'Angola par l'itinéraire le plus direct à déterminer d'un commun accord.

CHAPITRE II

ART. 3.

Chacune des Hautes Parties Contractantes est d'accord pour décider que la liaison aérienne Belgique-France-Congo sera faite en collaboration suivant un itinéraire fixé par les Gouvernements des deux pays et figurant à l'annexe de la présente Convention.

ART. 4.

La Société belge exploitera seule le tronçon initial Anvers-Bruxelles-Paris.

Le tronçon Paris-Elisabethville sera exploité en commun par deux sociétés, l'une belge, l'autre française, désignées par leurs Gouvernements respectifs. Les deux Gouvernements se réservent le droit de remplacer l'entreprise chargée de l'exploitation après un préavis ne pouvant être inférieur à six mois ni supérieur à un an.

En attendant qu'un prolongement de la ligne au delà d'Elisabethville soit réalisé, le tronçon Paris-Elisabethville ne sera exploité en commun que jusqu'à Bangui-Libenge.

Les deux Sociétés passeront des accords pour l'exploitation en commun des tronçons de la ligne ainsi que d'une ligne secondaire Bangui-Libenge-Leopoldville-Brazzaville (ou Brazzaville-Léopoldville). Elles pourront également, si elles jugent désirable, passer des accords pour l'exploitation d'autres lignes de raccordement ou d'embranchement.

ART. 5.

A conditions égales, le Gouvernement belge garantit à la Société belge un droit de préférence pour le transport du fret postal aérien ci-dessous désigné :

Au départ de Belgique, droit de préférence pour le fret postal à destination des territoires africains traversés par la ligne au-delà d'Alger (ou d'Oran) et à destination des territoires situés au-delà du Congo belge ;

Au départ du Congo belge, droit de préférence pour le fret postal à destination des territoires africains traversés par la ligne et de l'Europe.

Ce droit de préférence ne s'applique pas au fret postal échangé entre les points d'escale situés au Congo Belge.

Il s'engage également à ne pas subventionner d'autre société pour la liaison Belgique-France-Congo pendant la durée de la présente Convention.

a) Bangui-Libenge met de grens van Rhodesia over Bandundu, Luluaburg en Elisabethstad ;

b) Bangui-Libenge met Brazzaville over Bandundu en Leopoldstad ;

c) Fransch Equatoriaal Afrika met Angola langs den meest rechtstreekschen weg in gemeen overleg vast te stellen.

HOOFDSTUK II.

ART. 3.

Elk der Hooge Contracteerende Partijen is het eens om te beslissen dat de luchtverbinding België-Frankrijk-Congo in samenwerking zal geschieden volgens een weg door de Regeeringen van beide landen vastgesteld en voorkomend in de bijlage van deze overeenkomst.

ART. 4.

De Belgische Maatschappij zal alleen het eerste vak Antwerpen-Brussel-Parijs exploiteeren.

Het vak Parijs-Elisabethstad zal gemeenschappelijk worden geëxploiteerd door twee maatschappijen, de eene Belgische, de andere Fransche, door hunne respectieve Regeeringen aangeduid. Beide Regeeringen behouden zich het recht voor de met de exploitatie belaste onderneming te vervangen na een preadvies van niet minder dan zes maanden en niet meer dan een jaar.

In afwachting dat een verlenging der lijn voorbij Elisabethstad verwezenlijkt wordt, zal het vak Parijs-Elisabethstad slechts gemeenschappelijk worden geëxploiteerd tot aan Bangui-Libenge.

Beide maatschappijen zullen akkoorden sluiten voor de gemeenschappelijke exploitatie van de vakken der luchtvaartlijn alsmede van een bijlijn Bangui-Libenge-Leopoldstad-Brazzaville (of Brazzaville-Leopoldstad). Zij zullen eveneens, indien zij het wenschelijk achten, akkoorden sluiten voor de exploitatie van andere verbindings- of vertakkinglijnen.

ART. 5.

Onder gelijke voorwaarden waarborgt de Belgische Regeering aan de Belgische Maatschappij een voorkeurrecht voor het hieronder vermelde vervoer der luchtpostlading :

Bij het vertrek uit België, voorkeurrecht voor de postlading met bestemming naar de Afrikaansche grondgebieden waarover de lijn gaat voorbij Algiers (of Oran) en met bestemming naar de verder door Belgisch-Congo gelegen grondgebieden ;

Bij het vertrek uit Belgisch-Congo voorkeurrecht voor de postlading met bestemming naar de door de lijn overvlogen Afrikaansche grondgebieden en Europa.

Dit voorkeurrecht is niet van toepassing op de postlading gewisseld tusschen de in Belgisch-Congo gelegen landingspunten.

Zij verbindt zich eveneens geen subsidie te verleen aan een andere maatschappij voor de verbinding België-Frankrijk-Congo tijdens den duur dezer overeenkomst.

A conditions égales, le Gouvernement français garantit à la Société française un droit de préférence pour le transport du fret postal aérien ci-dessous désigné :

— Au départ de France, droit de préférence pour le fret postal à destination des territoires africains traversés par la ligne au delà d'Alger (ou d'Oran) et à destination des territoires situés au delà du Congo Belge ;

— Au départ des possessions françaises d'Afrique, droit de préférence pour le fret postal à destination des territoires africains traversés par la ligne et de l'Europe.

Ce droit de préférence ne s'applique pas au fret postal échangé entre les diverses escales d'Alger (ou d'Oran) à Bangui.

Il s'engage également à ne pas subventionner d'autre société pour la liaison précitée pendant la durée de la présente Convention.

ART. 6.

Chaque Société partagera intégralement et exclusivement avec la Société de l'autre pays les avantages résultant de l'article précédent, ou tous autres avantages de trafic qui lui seraient accordés par son gouvernement en dehors de ceux visant spécialement le trafic intérieur tel qu'il est prévu aux alinéas 2 et 5 de l'article précédent.

ART. 7.

Le courrier postal aérien sera frappé, en sus des taxes postales ordinaires de toute nature, d'une surtaxe fixée d'un commun accord. Les surtaxes perçues par les Administrations postales des pays traversés seront basées sur les mêmes échelons de poids. Elles seront fixées d'après la rémunération équivalente payée par les Administrations des pays traversés aux transporteurs aériens, étant entendu que cette rémunération sera majorée de façon à tenir compte des frais supportés par le service postal.

Les tarifs seront basés sur le franc or tel qu'il est défini par l'article 28 de la Convention postale universelle de Londres, ils seront convertis, au cours légal, dans la monnaie des pays contractants; éventuellement ils seront arrondis au dixième supérieur.

Les colis postaux avions sont considérés comme faisant partie du courrier postal aérien. Toutefois, en ce qui les concerne, un arrangement ultérieur entre les Sociétés et les Administrations intéressées déterminera leurs conditions de transport. La fixation des taxes les affectant sera basée sur les mêmes principes que ci-dessus.

Le remaniement des surtaxes ne pourra être opéré qu'après accord entre les Hautes Parties Contractantes comme il est prévu à l'article 14 ci-dessous et en conformité des règlements concernant la poste aérienne.

La priorité du transport devra être réservée au courrier postal sur tout autre fret.

Onder gelijke voorwaarden, waarborgt de Franse Regeering aan de Franse Maatschappij een voorkeurrecht voor het hieronder vermeldde vervoer der luchtpostlading :

— Bij het vertrek uit Frankrijk, voorkeurrecht voor de postlading met bestemming naar de Afrikaansche grondgebieden waarover de lijn gaat voorbij Algiers (of Oran) en met bestemming naar de verder dan Belgisch Congo gelegen grondgebieden ;

— Bij het vertrek uit de Franse bezittingen van Afrika, voorkeurrecht voor de postlading met bestemming naar de Afrikaansche grondgebieden waarover de lijn gaat, en met bestemming naar Europa.

Dit voorkeurrecht is niet van toepassing op de postlading gewisseld tussehen de verscheidene landingsplaatsen van Algiers (of Oran) tot Bangui.

Zij verbindt zich eveneens geen subsidie te verleen aan een andere maatschappij voor de bovenvermelde verbinding zoolang de onderhavige Overeenkomst duurt.

ART. 6.

Iedere maatschappij zal integraal en uitsluitend met de maatschappij van het andere land de voordeelen voortvloeiend uit het voorafgaand artikel deelen, of elk ander voordeel van vervoer dat haar door hare regeering zou verleend worden buiten de voordeelen welke speciaal betrekking hebben op het binnenlandsch vervoer zooals dit in alinea's 2 en 5 van het voorafgaand artikel voorzien is.

ART. 7.

Er zal op de luchtpost, benevens de gewone posttaxen van allen aard, eene bij gemeen overleg vastgestelde surtaxe geheven worden. De surtaxen geïnd door de Postbeheeren der overvlogen landen zullen op dezelfde gewichtsindeling gesteund zijn. Zij zullen vastgesteld worden volgens de gelijkwaardige vergelding betaald door de Administraties der overvlogen landen aan de luchtvervoerders, met dien verstande dat deze vergelding zal verhoogd worden zoodat er rekening worde gehouden met de kosten gedragen door den dienst der posten.

De tarieven zullen gebaseerd zijn op den goud-frank zooals deze bepaald wordt door artikel 28 der Wereldpostovereenkomst van Londen; zij zullen aan den wettelijken koers omgezet worden in de munt der contracteerende partijen; eventueel zullen zij tot den volgenden deciem afgerond worden.

De vliegtuig-postcolli worden beschouwd als deel uitmakend van de luchtpost. Wat echter deze colli betreft, zal eene latere schikking tussehen de betrokken Maatschappijen en Administraties er de vervoer voorwaarden van bepalen. De vaststelling der taxen die er toepasselijk op zijn zal op dezelfde beginselen als hierboven gebaseerd zijn.

De wijziging der surtaxen zal slechts na overeenkomst tussehen de Hooge Contracteerende Partijen mogen geschieden zooals voorzien is in onderstaand artikel 14, en overeenkomstig de reglementen betreffende de luchtpost.

De voorrang van het vervoer zal moeten verleend worden aan de poststukken vóór elke andere lading.

ART. 8.

Les avantages consentis et les obligations imposées par les Administrations postales ressortissant de l'autorité des Hautes Parties Contractantes seront identiques pour l'une et l'autre Société.

ART. 9.

Chacune des Hautes Parties Contractantes se charge d'assurer sur les territoires dépendant de sa souveraineté l'organisation et l'entretien de l'infrastructure nécessaire à la liaison Belgique-France-Congo.

Cette organisation sera définie d'un commun accord par les deux Gouvernements; d'ores et déjà les grandes lignes en sont indiquées dans l'annexe à la présente convention. Elle sera poursuivie de manière à permettre dans le plus bref délai possible une exploitation aérienne continue tant de jour que de nuit.

Les deux Sociétés française et belge pourront utiliser l'une et l'autre cette infrastructure dans des conditions identiques en se conformant aux règles d'utilisation prescrites par les Gouvernements.

Les rétributions et taxes à payer pour l'usage de cette infrastructure seront fixées d'un commun accord par les Gouvernements des deux pays.

ART. 10.

Chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage pendant la durée de la présente Convention et dans la limite des crédits consentis à assurer à la Société chargée de l'exploitation l'appui financier nécessaire au fonctionnement régulier de la ligne.

ART. 11.

Le service de la ligne dans sa partie commune sera assuré alternativement par la Société française et la Société belge, sauf circonstances ayant un caractère essentiellement temporaire et reconnues telles par les deux Sociétés et résultant par exemple de la nécessité de répondre sans retard à un accroissement subit du trafic.

La fréquence du service régulier sera d'un voyage hebdomadaire dans chaque sens; elle sera éventuellement augmentée par décision prise d'accord par les deux Gouvernements.

Suivant les nécessités du trafic, le service régulier pourra être complété par des voyages supplémentaires dont le total est limité à dix par an, sauf décision spéciale prise en accord par les deux Gouvernements.

ART. 12.

Chacune des deux Sociétés exploitantes devra obligatoirement assurer le transport des dépêches postales qui lui seront présentées en l'une quelconque des escales de la ligne.

ART. 8.

De voordeelen toegekend en de verplichtingen opgelegd door de Beheeren der Posterijen staande onder het gezag der Hooge Contracteerende Partijen, zullen voor beide Maatschappijen dezelfde zijn.

ART. 9.

Elk der Hooge Contracteerende Partijen gelast zich op de aan zijne souvereiniteit onderworpen grondgebieden te zorgen voor de inrichting en het onderhoud van den onderbouw noodig voor de verbinding België-Frankrijk-Congo.

Deze inrichting zal door beide Regeeringen in gemeen overleg vastgesteld worden; nu reeds zijn de groote lijnen er van in de bijlage dezer overeenkomst aangeduid. Gezegde inrichting zal voortgezet worden ten einde een onafgebroken luchtvaartexploitatie bij dag en bij nacht zoo spoedig mogelijk toe te laten.

De Fransche en de Belgische Maatschappijen zullen beide dezen onderbouw onder dezelfde voorwaarden mogen gebruiken, mits naleving van door de Regeeringen voorgeschreven gebruiksregelen.

De voor het gebruik van dezen onderbouw te betalen vergoedingen en taxes zullen door de Regeeringen van beide landen in gemeen overleg vastgesteld worden.

ART. 10.

Elk der Hooge Verdragsluitende Partijen verbindt zich tijdens den duur dezer Overeenkomst en binnen de perken der toegestane kredieten, aan de met de exploitatie belaste Maatschappij den financiëleen steun te verzekeren die voor de regelmatige werking der lijn noodig is.

ART. 11.

De dienst der lijn op haar gemeenschappelijk deel zal beurtelings door de Fransche en door de Belgische Maatschappij verzekerd worden, behoudens omstandigheden van volstrekt tijdelijken aard, als zoodanig door beide Maatschappijen erkend, en bij voorbeeld voortvloeiend uit de noodzakelijkheid om zonder verwijl aan de plotselinge toeneming van het verkeer het hoofd te bieden.

De regelmatige dienst zal uit een wekelijksche reis in elke richting bestaan; het aantal reizen zal eventueel verhoogd worden door een besluit genomen in gemeen overleg door beide Regeeringen.

Volgens de behoeften van het verkeer, zal de regelmatige dienst aangevuld kunnen worden door bijkomende reizen waarvan het totaal tot tien per jaar beperkt is, behoudens bijzonder besluit genomen in gemeen overleg door beide Regeeringen.

ART. 12.

Elk van beide exploiteerende Maatschappijen zal dienen te zorgen voor het vervoer van de poststukken, die haar op om het even welke landingsplaats der lijn zullen aangeboden worden.

ART. 13.

Les deux Sociétés passeront entre elles les accords fixant notamment le détail de leur collaboration technique et commerciale, les conditions dans lesquelles elles pourront se suppléer exceptionnellement, la répartition des charges communes d'exploitation, ainsi que celle du trafic suivant une formule ayant pour effet d'équilibrer les unes et les autres sur la partie commune de la ligne.

L'exploitation envisagée ne pourra commencer qu'une fois que l'accord initial sera en vigueur.

ART. 14.

Chacune des Hautes Parties Contractantes devra approuver préalablement à leur mise en vigueur :

tous accords entre la Société Belge et la Société Française;

toute modification ou tout complément à ces accords;

toutes les questions relatives aux surtaxes postales, aux tarifs et aux horaires.

ART. 15.

La présente convention est valable pour une durée de dix ans à dater du premier jour du mois qui suivra l'échange des ratifications. Elle sera ensuite prorogée par tacite reconduction de dix en dix ans, sauf préavis de deux ans régulièrement notifié avant l'expiration de chaque période décennale.

ART. 16.

Au cas où l'une des Hautes Parties Contractantes déciderait pour quelque motif que ce soit de renoncer temporairement ou définitivement à l'exploitation de la ligne, l'autre Haute Partie Contractante conserverait le droit de l'exploiter dans les conditions prévues par la présente convention et pendant toute sa durée.

ART. 17.

En cas de contestation au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente convention, les Hautes Parties Contractantes sont d'accord pour soumettre leur litige à l'arbitrage ou à défaut d'accord sur le choix d'un arbitre à la décision de la Cour Permanente de Justice Internationale.

ART. 18.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Paris aussitôt que faire se pourra.

ART. 13.

Beide Maatschappijen zullen onder elkaar akkoorden sluiten, waarbij inzonderheid vastgesteld worden de bijzonderheden hunner technische en commercieele samenwerking, de voorwaarden waaronder zij elkaar bij uitzondering zullen mogen vervangen, de verdeling der gemeenschappelijke exploitatielasten, alsook die van het verkeer, volgens eene formule die als uitwerking heeft evenwicht te brengen in deze verschillende zaken op het gemeenschappelijk deel der lijn.

De voorgenomen exploitatie zal slechts kunnen beginnen inadat het aanvangsakkoord in werking zal getreden zijn.

ART. 14.

Elk der Hooge Contracteerende Partijen zal, vóór zij in werking gesteld worden, moeten goedkeuren :

Alle akkoorden tusschen de Belgische en de Fransche Maatschappij;

Elke wijziging of elke toevoeging aan deze akkoorden;

Al de aangelegenheden betreffende de post-surtaxen, de tarieven en de uurregelingen.

ART. 15.

Deze overeenkomst is geldig voor een duur van tien jaar te rekenen van den eersten dag der maand die op de uitwisseling der bekrachtigingen zal volgen. Zij zal vervolgens om de tien jaar stilzwijgend verlengd worden, behoudens preadvis van twee jaar, regelmatig genotificeerd vóór het verstrijken van elk tijdperk van tien jaar.

ART. 16.

In geval eene der Hooge Contracteerende Partijen om eenige reden er toe zou besluiten tijdelijk of definitief van de exploitatie der lijn af te zien, zou de andere Hooge Verdragsluitende Partij het recht behouden ze te exploiteeren onder de voorwaarden voorzien door deze overeenkomst en voor heel haren duur.

ART. 17.

In geval van strijdigheid betreffende de uitlegging of de toepassing dezer overeenkomst, zijn de Hooge Contracteerende Partijen het eens om hun geschil aan arbitrage te onderwerpen of, bij gebrek aan overeenstemming betreffende de keus van een scheidsrechter, aan de beslissing van het Bestendig Hof van Internationale Justitie.

ART. 18.

Deze Overeenkomst zal bekrachtigd worden en de bekrachtigingen zullen zoo spoedig mogelijk te Parijs uitgewisseld worden.

Cette Convention entrera en vigueur le premier jour du mois qui suivra l'échange des ratifications.

Fait à Bruxelles, en double exemplaire, le 23 mai mil neuf cent trente.

(s.) HYMANS.

(s.) Laurent EYNAC.

(s.) Maurice LIPPENS.

Annexe à la Convention conclue ce jour entre les Gouvernements belge et français pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne aérienne Belgique-France-Congo.

Les Gouvernements belge et français sont d'accord pour l'adoption sur le premier tronçon de la ligne Belgique-France-Congo, d'un itinéraire provisoire passant par Anvers, Bruxelles, Paris, Marseille (ou Perpignan), Alger (ou Oran), Aoulef (ou Adrar), Gao, Zinder, Lac Tchad, Fort Lamy, Fort Archambault, Bangui, Libenge, Coquilhatville, Bandundu, Port-Francqui, Luluabourg, Bukama, Elisabethville.

Cet itinéraire sera emprunté jusqu'à ce que de nouvelles études permettent de retenir de façon définitive le tracé le plus favorable à la réalisation de cette liaison.

L'itinéraire provisoire précité sera équipé de façon suffisante pour permettre d'ouvrir la ligne au trafic autant que possible en 1930 en assurant toute sécurité aux aéronefs de la ligne.

L'équipement de la ligne sur le parcours africain comprendra, en principe :

A. — En territoire française :

a) terrain d'atterrissage avec hangar 35 × 45 environ, atelier, ravitaillement, installations météorologiques et radiotélégraphiques à Alger, El Golea, Aoulef (ou Adrar), Gao, Niamey, Zinder, N'Guigmi, Fort Lamy, Fort Archambault, Bangui.

b) terrains d'atterrissage de secours établis suivant les besoins en principe tous les 50 kilomètres.

Il y en aura :

13 entre Alger et El Golea ;

8 entre El Golea et Aoulef (ou Adrar) ;

8 entre Aoulef (ou Adrar) et Gao plus 15 points de jalonnement ;

3 entre Gao et Niamey ;

6 entre Niamey et Zinder ;

5 entre Zinder et N'Guigmy ;

3 entre N'Guigmy et Fort Lamy ;

4 entre Fort Lamy et Fort Archambault ;

4 entre Fort Archambault et Bangui ;

B. — En territoire belge :

a) terrain d'atterrissage avec deux hangars de 33 × 36 mètres environ, atelier de réparation, poste de ravitaillement en combustible et poste météorologique à Coquilhatville, Bandundu, Luluabourg et Elisabethville ;

Deze Overeenkomst zal in werking treden den eersten dag der maand volgend op de uitwisseling der bekrachtigingen.

Gedaan te Brussel, in dubbel, den 23^e Mei negentien honderd dertig.

(get.) HYMANS.

(get.) Laurent EYNAC.

(get.) Maurice LIPPENS.

Bijlage bij de Overeenkomst heden gesloten tusschen de Belgische en de Fransche Regeering tot inrichting en exploitatie eener luchtvaartlijn België-Frankrijk-Congo.

De Belgische en de Fransche Regeering zijn het eens om op het eerste vak der lijn België-Frankrijk-Congo, een voorloopigen weg aan te nemen die zal gaan over Antwerpen-Brussel-Parijs-Marseille (of Perpignan), Algiers (of Oran), Aoulef (of Adrar), Gao, Zinder, Tsaad-Meer, Fort Lamy, Fort Archambault, Bangui, Libenge, Coquilhatstad, Bandundu, Francqui-haven, Luluaburg, Bukama, Elisabethstad.

Deze weg zal gevolgd worden totdat nieuwe studiën toelaten zullen op definitieve wijze het voordeeligste tracé tot verwezenlijking dezer verbinding vast te stellen.

Bovenbedoelde voorloopige weg zal op voldoende wijze uitgerust worden om toe te laten de lijn zooveel mogelijk in 1930 voor het verkeer te openen mits alle veiligheid aan de luchtvaartuigen der lijn te verzekeren.

De uitrusting der lijn op den Afrikaanschen weg zal in beginsel omvatten :

A. — Op Fransch grondgebied :

a) landingsterrein met loods van ongeveer 35 × 45 m., werkplaats, ravitailleering, meteorologische en radiotelegrafische inrichtingen te Algiers, El Golea, Aoulef (of Adrar), Gao, Niamey, Zinder, N'Guigmi, Fort Lamy, Fort Archambault, Bangui.

b) noodlandingsterreinen aangelegd volgens de behoeften in beginsel op alle 50 kilometer.

Er zullen er zijn :

13 tusschen Algiers en El Golea ;

8 tusschen El Golea en Aoulef (of Adrar) ;

8 tusschen Aoulef (of Adrar) en Gao plus 15 afbakeningspunten ;

3 tusschen Gao en Niamey ;

6 tusschen Niamey en Zinder ;

5 tusschen Zinder en N'Guigmy ;

3 tusschen N'Guigmy en Fort Lamy ;

4 tusschen Fort Lamy en Fort Archambault ;

4 tusschen Fort Archambault en Bangui.

B. — Op Belgisch grondgebied :

a) landingsterrein met twee loodsen van ongeveer 33 × 36 m., herstellingswerkplaats, ravitailleeringspost voor brandstof en meteorologische post te Coquilhatstad, Bandundu, Luluaburg en Elisabethstad ;

b) terrain d'atterrissage avec poste de ravitaillement en combustible à Libenge, Inongo, Baminga-Eolo, Port Francqui, Luputa, Kamina, Bugama, N'Gulé et Léopoldville ;

c) terrain d'atterrissage de secours établi suivant les besoins, en principe tous les 50 kilomètres environ, soit :

17 entre Bangui et Coquilhatville ;

12 entre Coquilhatville et Bandundu ;

19 entre Bandundu et Luluabourg ;

30 entre Luluabourg et Elisabethville ;

7 entre Bandundu et Léopoldville ;

d) installations radiotélégraphiques terrestres assurant les communications entre les postes ainsi qu'avec les avions en vol à Libenge, Coquilhatville, Inongo, Bandundu, Baminga, Eolo, Port-Francqui, Luluabourg, Luputa, Kamina, N'Gulé, Elisabethville et Léopoldville.

e) installations radiotélégraphiques terrestres assurant la protection météorologique de la ligne Belgique-France-Congo à Stanleyville, Lisala, Boenda, Lusambo, Albertville et Banana.

La Société belge désignée par le Gouvernement est la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA).

Le Gouvernement français désignera, dans les trois mois qui suivront la ratification de la présente Convention, la Société chargée de l'exploitation de la ligne, étant entendu que sur le tronçon Paris-Marseille-Alger, il se réserve d'utiliser les lignes déjà existantes.

Fait à Bruxelles, en double exemplaire, le 23 mai mil neuf cent trente.

(s.) HYMANS.

(s.) Maurice LIPPENS.

(s.) Laurent EYNAC.

b) landingsterrein met ravitailleeringspost voor brandstof te Libenge, Inongo, Baminga-Eolo, Francqui-haven, Luputa, Kamina, Bugama, N'Gule en Leopoldstad ;

c) noodlandingsterrein aangelegd volgens de behoeften in beginsel op ongeveer alle 50 kilometer, hetzij :

17 tusschen Bangui en Coquilhatstad ;

12 tusschen Coquilhatstad en Bandundu ;

19 tusschen Bandundu en Luluaburg ;

30 tusschen Luluaburg en Elisabethstad ;

7 tusschen Bandundu en Leopoldstad ;

d) radiotelegrafische inrichtingen te land ter verzekering der verbindingen tusschen de posten alsmede met de in vlucht zijnde vliegtuigen te Libenge, Coquilhatstad, Inongo, Bandundu, Baminga, Eolo, Francqui-haven, Luluaburg, Luputa, Kamina, N'Gulé, Elisabethstad en Leopoldstad ;

e) radiotelegrafische inrichtingen te land ter verzekering van de meteorologische bescherming der lijn België-Frankrijk-Congo te Stanleystad, Lisala, Boenda, Lusambo, Albertstad en Banana.

De door de Regeering aangeduide Belgische Maatschappij is de « Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne » (Sabena).

De Fransche Regeering zal binnen de drie maanden volgend op de bekrachtiging dezer Overeenkomst de Maatschappij aanduiden welke belast is met de exploitatie der lijn, met dien verstande dat zij zich voorbehoudt op het vak Parijs-Marseille-Algiers de reeds bestaande lijnen te gebruiken.

Gedaan te Brussel, in dubbel exemplaar, den 23^e Mei negentienhonderd dertig.

(get.) HYMANS.

(get.) Maurice LIPPENS.

(get.) Laurent EYNAC.