

N° 466.

---

**ALLEMAGNE ET DANEMARK**

Accord provisoire relatif à la navigation  
aérienne, signé à Copenhague  
le 25 avril 1922.

---

**GERMANY AND DENMARK**

Provisional Agreement relating to  
Air Navigation, signed at Copen-  
hagen, April 25, 1922.

TEXTE DANOIS. — DANISH TEXT.

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

No. 466. — MIDLERTIDIG OVERENSKOMST MELLAM<sup>1</sup> DANMARK OG TYSKLAND ANGAAENDE LUFTFART, UNDERTEGNET I KØBENHAVN DEN 25. APRIL 1922.

No. 466. — VORLÄUFIGES ABKOMMEN<sup>1</sup> ZWISCHEN DÄNEMARK UND DEUTSCHLAND ÜBER DEN LUFTVERKEHR, GEZEICHNET IN KOPENHAGEN DEN 25. APRIL 1922.

*Textes officiels allemand et danois communiqués par le Ministre de Danemark à Berne. L'enregistrement de cet accord provisoire a eu lieu le 24 août 1923.*

Da den DANSKE og den TYSKE REGERING har til Hensigt at afslutte en midlertidig Overenskomst mellem Danmark og Tyskland angaaende Luftfart,

er de undertegnede med behørig Bemyndigelse dertil af deres Regeringer blevet enige om følgende :

*Artikel 1.*

Enhver af de to kontraherende Stater tilstaar i Fredstid private Luftfartøjer, der paa behørig Maade er registreret i den anden kontraherende Stat, fri Adgang til uskadelig Luftfart over dens Land- og Søomraade under Iagttagelse af de i denne Overenskomst indeholdte Forskrifter.

*Artikel 2.*

Enhver af de to kontraherende Stater kan af militære Grunde eller af Hensyn til den offentlige Sikkerhed forbyde Flyvning over visse Dele af dens Omraade.

De Omraader, over hvilke Flyvning saaledes er forbudt, skal meddeles den anden kontraherende Stat.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Copenhague, le 4 juin 1923.

Da die DEUTSCHE und die DÄNISCHE REGIERUNG ein vorläufiges Abkommen über den Luftverkehr zu schliessen beabsichtigen,

haben die Unterzeichneten, mit gehöriger Ermächtigung ihrer Regierungen, Folgendes vereinbart :

*Artikel 1.*

Jeder der beiden Vertragsstaaten gewährt in Friedenszeiten Privatluftfahrzeugen des anderen Vertragsstaates, die in diesem in gehöriger Weise zugelassen sind, bei Beobachtung der in diesem Abkommen enthaltenen Vorschriften freie Zulassung zum unschädlichen Luftverkehr über sein Land- und Seegebiet.

*Artikel 2.*

Jeder der beiden Vertragsstaaten kann aus militärischen Gründen oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit den Luftverkehr über gewisse Teile seines Gebietes verbieten.

Die Gebietsteile, über die der Luftverkehr demgemäss verboten ist, sind dem anderen Vertragsstaat mitzuteilen.

<sup>1</sup> The exchange of ratifications took place at Copenhagen, June 4, 1923.

<sup>1</sup> TRADUCTION.

No. 466. — ACCORD PROVISOIRE RELATIF A LA NAVIGATION AÉRIENNE ENTRE L'ALLEMAGNE ET LE DANEMARK, SIGNÉ A COPENHAGUE LE 25 AVRIL 1922.

Le GOUVERNEMENT DANOIS et le GOUVERNEMENT ALLEMAND, désireux de conclure un accord provisoire sur les communications aériennes,

Les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article 1.*

Chacun des deux Etats contractants assurera, en temps de paix, aux aéronefs privés de l'autre Etat contractant, régulièrement admis dans cet Etat, la liberté de circulation aérienne inoffensive au-dessus de son territoire et ses eaux territoriales, à condition qu'ils observent les dispositions contenues dans le présent accord.

*Article 2.*

Chacun des deux Etats contractants pourra, pour des raisons militaires ou de sécurité publique, interdire la circulation aérienne au-dessus de certaines parties de son territoire.

Les zones, au-dessus desquelles les communications aériennes seront interdites, devront être notifiées à l'autre Etat contractant.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.

<sup>1</sup> TRANSLATION.

No. 466. — PROVISIONAL AGREEMENT RELATING TO AIR NAVIGATION BETWEEN GERMANY AND DENMARK, SIGNED AT COPENHAGEN, APRIL 25, 1922.

The GERMAN and the DANISH GOVERNMENTS, being desirous of entering into a provisional Agreement relating to air traffic, the undersigned, duly authorised by their respective Governments, have agreed as follows :

*Article 1.*

Each of the two Contracting States undertakes in time of peace to accord to private aircraft of the other Contracting State, duly registered in that State, freedom of innocent passage above its territory and territorial waters, provided that the regulations set forth in this Agreement are observed.

*Article 2.*

Each of the two Contracting States is entitled for military reasons or in the interest of public safety to prohibit flight over certain areas of their territory.

The areas over which aviation is accordingly prohibited shall be notified to the other Contracting State.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations.

*Artikel 3.*

Ethvert Luftfartøj, som er kommet ind over et Omraade, over hvilket Flyvning er forbudt, skal afgive det Nødsignal, som er foreskrevet i Bestemmelserne om Luftfart i den Stat, over hvilken Flyvningen finder Sted, og ufortøvet gaa ned paa en af Flyvepladserne i denne Stat og udenfor det forbudte Omraade.

*Artikel 4.*

Luftfartøjer og deres Besætninger skal være forsynet med alle Beviser og Journaler, som af Myndighederne i Hjemlandet er foreskrevet for Luftfarten, saavel som andre særlige Beviser, som eventuelt maatte være nødvendige ifølge Lovgivningen i den Stat, over hvilken Flyvningen finder Sted. Luftfartøjerne skal endvidere have tydelige og synlige Mærker, som tillader deres Identificering under Flyvningen.

*Artikel 5.*

Besætningen og Passagererne skal være forsynet med de Legitimationspapirer og Pas, som kræves ifølge de Bestemmelser, der gælder for anden international Trafik. Besætningens Medlemmer skal i alle Tilfælde være forsynet med Dokumenter, som godtgør deres Identitet, Statsborgerforhold og Stilling.

*Artikel 6.*

Et Luftfartøj, som befinder sig over den anden kontraherende Stats Omraade, maa kun være forsynet med Radioinstallation, for saa vidt dette er tilladt ifølge Bestemmelserne i begge de kontraherende Stater. Saadan Installation maa alene benyttes af de Medlemmer af Besætningen, som er forsynet med særlig Tilladelse dertil af den Stat, hvor Luftfartøjet er hjemmehørende.

*Artikel 7.*

Et Luftfartøj, som lander paa eller starter fra den anden kontraherende Stats Omraade, kan, med Forbehold af Bestemmelserne i A-

*Artikel 3.*

Jedes Luftfahrzeug, das über ein verbotenes Gebiet gerät, hat das durch die Luftfahrordnung des überflogenen Staates vorgeschriebene Notzeichen zu geben und unverzüglich auf einem ausserhalb des verbotenen Gebietes gelegenen Flughafen dieses Staates zu landen.

*Artikel 4.*

Luftfahrzeuge und ihre Besatzungen haben alle von ihren Heimatsbehörden für den Luftverkehr vorgeschriebenen Ausweise und Bordbücher sowie andere besondere Ausweise, die etwa nach der Gesetzgebung des überflogenen Staates erforderlich sind, mit sich zu führen. Die Luftfahrzeuge müssen ferner deutliche und sichtbare Abzeichen haben, die ihre Feststellung während des Fluges ermöglichen.

*Artikel 5.*

Besatzung und Fluggäste müssen mit den Personalausweisen und Pässen versehen sein, die nach den im sonstigen zwischenstaatlichen Übergangsverkehr geltenden Bestimmungen verlangt werden. Die Mitglieder der Besatzung müssen in jedem Falle mit Ausweisen versehen sein, die ihre Identität, ihre Staatsangehörigkeit und ihren Beruf dartun.

*Artikel 6.*

Ein Luftfahrzeug darf im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates nur insoweit mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung versehen sein, wie dies nach den Bestimmungen beider Vertragsstaaten gestattet ist. Solches Gerät darf nur von Mitgliedern der Besatzung benutzt werden, die eine besondere Erlaubnis des Staates, dem das Luftfahrzeug angehört, mit sich führen.

*Artikel 7.*

Ein Luftfahrzeug, das auf dem Gebiete des anderen Vertragsstaates landet oder aus diesem abfliegt, kann vorbehältlich der Bestimmungen

*Article 3.*

Tout aéronef se trouvant au-dessus d'une zone interdite devra immédiatement donner le signal de détresse, prévu au règlement de la navigation aérienne de l'Etat survolé, et atterrir au plus tôt sur l'un des aérodromes de cet Etat et en dehors de la zone interdite.

*Article 4.*

Les aéronefs et leurs équipages devront être munis de tous les papiers et livres de bord requis en matière de navigation aérienne par les autorités de leur pays d'origine ; ils devront être également pourvus des pièces spéciales qui seraient exigées par la législation de l'Etat survolé. Les aéronefs devront, en outre, porter des signes distinctifs bien visibles, permettant de les identifier en cours de vol.

*Article 5.*

Les personnes composant l'équipage et les passagers devront être munis de toutes les pièces d'identité et passeports exigés par les lois et règlements en vigueur pour tout autre trafic international. Les personnes composant l'équipage devront, en outre, être porteurs des pièces établissant leur identité, leur nationalité et leur profession.

*Article 6.*

Un aéronef qui se trouve au-dessus du territoire de l'autre Etat contractant ne pourra porter d'appareil radioélectrique que si cela est autorisé d'après les lois et règlements en vigueur dans les deux pays contractants. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

*Article 7.*

Un aéronef atterrissant sur le territoire de l'autre Etat contractant ou, en repartant, pourra, sous réserve des dispositions de l'ar-

*Article 3.*

Any aircraft which finds itself over a prohibited area shall at once give signal of distress provided in the Air Traffic Regulations of the State flown over, and shall forthwith land outside the prohibited area at one of the aerodromes of that State.

*Article 4.*

Aircraft and their crews shall be provided with all the passports and logbooks prescribed by their own air traffic authorities, as well as with other special passes which may be required in accordance with the legislation of the State flown over. Aircraft must further carry distinctive and visible marks allowing them to be identified in flight.

*Article 5.*

Members of the crew and passengers must be provided with the identity documents and passports required by the laws and regulations in force for all other international traffic. Members of the crew must, further, be provided with documents establishing their identity, nationality and profession.

*Article 6.*

Any aircraft over the territory of the other Contracting State may only carry wireless apparatus if this is permitted under the laws and regulations in force in both Contracting States. Such apparatus may not be used except by members of the crew, provided with a special licence for the purpose issued by the State whose nationality the aircraft possesses.

*Article 7.*

Any aircraft landing on or departing from the territory of the other Contracting State may, subject to the provisions of Article 9, carry

tikel 9, medføre Passagerer og Gods, men skal da være forsynet med en Fortegnelse over Passagerernes Navne, en Fortegnelse over Godsets Art og Mængde, saavel som med de fornødne Tolderklæringer.

Angaaende Befordring af Post kan der træffes særlige Aftaler umiddelbart mellem Postforvaltningerne i de to Stater.

#### Artikel 8.

Myndighederne i den ene kontraherende Stat er indenfor dens Højhedsomraade i alle Tilfælde berettiget til ved Afrejsen og Landingen at undersøge Luftfartøjer fra den anden Stat samt prøve Rigtigheden af de foreskrevne Beviser og Fortegnelser.

#### Artikel 9.

Enhver af de to kontraherende Stater er berettiget til at gøre erhvervmæssig Befordring af Personer eller Gods til, fra eller indenfor dens Omraade afhængig af en særlig Tilladelse eller Koncession fra dens kompetente Myndigheder.

Denne Bestemmelse finder dog ingen Anvendelse med Hensyn til et Luftfartøjs lejlighedsvis Fart fra den Stat, hvor det er hjemmehørende, umiddelbart til den anden kontraherende Stat.

Den erhvervmæssige Befordring af Personer eller Gods mellem to Punkter indenfor Statens eget Omraade kan forbeholdes de der hjemmehørende Luftfartøjer.

Indretningen af afmærkede Luftveje og Drift af planmæssig Luftforbindelse over en af de kontraherende Staters Omraade kan gøres afhængig af en særlig Tilladelse.

#### Artikel 10.

De to kontraherende Staters Grænser kan, undtill andet maatte blive bestemt, passeres paa ethvert Punkt. Over dansk Land- og Søomraade skal Luftfartøjet saavidt muligt lægge sin Rute saaledes, at det kan iagttages

des Artikel 9 Fluggäste und Sachen mit sich führen, muss dann aber mit einem namentlichen Verzeichnis der Fluggäste, einem Verzeichnis über Art und Menge der Sachen sowie mit den erforderlichen Zollerklärungen versehen sein.

Die Mitnahme von Post kann durch besondere Abmachungen unmittelbar zwischen den Postverwaltungen der beiden Vertragsstaaten geregelt werden.

#### Artikel 8.

Die Behörden des einen Vertragsstaates sind berechtigt, in seinem Hoheitsgebiet die Luftfahrzeuge des anderen Staates in allen Fällen bei Abflug und Landung zu untersuchen und die vorgeschriebenen Ausweise und Verzeichnisse zu prüfen.

#### Artikel 9.

Jeder der beiden Vertragsstaaten ist berechtigt, die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Sachen nach seinem Gebiet, aus demselben oder innerhalb desselben von einer besonderen Erlaubnis oder Konzession seiner zuständigen Behörden abhängig zu machen. Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Gelegenheitsflüge eines Luftfahrzeugs aus seinem Heimatsstaat unmittelbar nach dem anderen Vertragsstaat.

Die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Sachen zwischen zwei Punkten innerhalb des eigenen Staatsgebiets kann den Luftfahrzeugen, die diesem Staate angehören, vorbehalten werden.

Die Einrichtung gekennzeichneter Luftlinien sowie der Betrieb fahrplanmässiger Luftverbindungen über das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates hinweg, können von einer besonderen Genehmigung abhängig gemacht werden.

#### Artikel 10.

Die Grenzen der beiden Vertragsstaaten können vorbehaltlich anderer Regelung an jedem Punkte überflogen werden. Über dänischem Land- und Seegebiet soll das Luftfahrzeug seinen Weg möglichst so nehmen, dass es von einem oder

ticle 9, emporter des passagers et des marchandises ; mais il devra, dans ce cas, être muni d'une liste nominative des passagers, d'un manifeste indiquant la nature et la quantité des marchandises, et des déclarations douanières requises.

Le transport de correspondances et autres envois postaux pourra faire l'objet d'accords spéciaux, conclus directement entre les administrations postales des deux Etats contractants.

*Article 8.*

Les autorités de chacun des deux Etats contractants, en territoire relevant de la souveraineté de leur Etat, pourront, dans tous les cas, au départ et à l'arrivée, soumettre les aéronefs de l'autre Etat à un examen et vérifier les papiers et autres pièces prescrites.

*Article 9.*

Chacun des deux Etats contractants peut soumettre le transport commercial de personnes et de marchandises vers son territoire, sortant de son territoire ou dans l'intérieur de son territoire à une concession délivrée par ses autorités compétentes. Toutefois, cette disposition ne sera pas applicable à l'égard d'un aéronef effectuant occasionnellement un voyage de l'Etat, dont il est originaire, vers l'autre Etat contractant.

Le transport dans un but commercial des passagers et des marchandises entre deux points dans l'intérieur du territoire de l'Etat pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

L'établissement de lignes aériennes jalonnées, ainsi que l'exploitation d'un service aérien régulier au-dessus du territoire de l'un des Etats contractants, peuvent être soumis à une autorisation spéciale.

*Article 10.*

Les frontières des deux Etats contractants peuvent jusqu'à avis contraire être franchies en n'importe quel point.

Sur le territoire danois et les eaux territoriales danoises, l'aéronef devra, cependant, au-

passengers and goods, but must, in this case, be provided with a nominal list of the passengers and a manifest showing the nature and the quantity of the goods as well as the requisite Customs declarations.

The carriage of mails may be regulated by special agreements directly between the Postal Administrations of the two Contracting States.

*Article 8.*

The authorities of one of the Contracting States shall have the right to examine the aircraft of the other State in all cases of arrival in and departure from its own territory, and to verify the prescribed passes and schedules.

*Article 9.*

Each of the two Contracting States may make the commercial transport of persons or goods into, out of, or within its own territory, subject to a concession granted by its competent authorities. This provision, however, shall not apply to an aircraft occasionally travelling on behalf of the State to whose nationality it possesses the other Contracting State.

The commercial transport of persons and goods between two points within the territory of the State may be reserved for aircraft belonging to that State.

The establishment of prescribed air routes, and the operation of a regular air service over the territory of one of the Contracting States, may be made subject to the special authorisation.

*Article 10.*

The frontiers of both Contracting States may, until the contrary is provided, be crossed in flight at any point. Over Danish territory and territorial waters aircraft shall, however, shape their course as far as possible in such a

fra et eller flere af de i Tillægget til denne Ovenskomst nævnte Punkter.

*Artikel 11.*

Luftfartøjer, som er hjemmehørende i den ene af de kontraherende Stater, maa indenfor den anden Stats Højhedsomraade kun lande paa en Flyveplads, som staaar aabne til offentlig Benyttelse for Luftfarten; de skal have Ret til at benytte alle saadanne Flyvepladser i den anden kontraherende Stat mod Betaling af de samme Afgifter og under de samme Betingelser som de der hjemmehørende Luftfartøjer; ligeledes skal de saavel ved almindelige Landinger som ved Nødlandinger indenfor den anden kontraherende Stats Højhedsomraade have Krav paa den samme Bistand som der hjemmehørende Luftfartøjer. Enhver af de kontraherende Stater meddeler den anden Stat en Fortegnelse over de Flyvepladser, som for Tiden staaar aabne til offentlig Benyttelse for Luftfarten. Det skal ufortøvet meddeles den anden kontraherende Stat, saafremt der sker nogen Ændring i denne Fortegnelse, eller saafremt en af disse Flyvepladsers Benyttelse, omend kun midlertidig, ikke kan finde Sted.

*Artikel 12.*

Ved Nødlandinger udenfor en af de i Artikel 11 nævnte Landingspladser skal der ufortøvet gives Meddelelse til den nærmeste Politi- eller Toldmyndighed, og indtil dennes Ankomst skal Besætningen og Passagererne blive ved Luftfartøjet og drage Omsorg for, at der ikke fjernes Dele af Luftfartøjet eller Tilbehør eller noget af dets Ladning.

*Artikel 13.*

De kontraherende Stater er enige om, at Luftfartøjer, hjemmehørende i den ene kontraherende Stat, deres Besætninger og Passagerer, naar de befinder sig indenfor den anden Stats Højhedsomraade, skal være underkastet de der gældende Forskrifter vedrørende Luftfart i Almindelighed, vedrørende Told og Afgifter, Ansvarsforsikring, Ind- og Udførselsforbud, Befordring af Personer og Gods saavel som vedrø-

mehreren der im Anhang dieses Abkommens genannten Punkte beobachtet werden kann.

*Artikel 11.*

Die Luftfahrzeuge des einen Vertragsstaates dürfen im Hoheitsgebiete des anderen Staates nur auf einem dem öffentlichen Luftverkehr zur Verfügung stehenden Flughafen landen; sie haben das Recht, alle diese Flughäfen des anderen Vertragsstaates gegen die von dessen eigenen Luftfahrzeugen erhobenen Gebühren und unter denselben Bedingungen zu benutzen; ebenso haben sie bei ordentlichen wie bei Notlandungen im Hoheitsgebiete des anderen Vertragsstaates Anspruch auf gleiche Hilfeleistung wie dessen Luftfahrzeuge. Jeder Vertragsstaat teilt dem anderen ein Verzeichnis der zurzeit dem öffentlichen Luftverkehr zur Verfügung stehenden Flughäfen mit. Jede Veränderung in diesem Verzeichnis und jeder auch nur vorübergehende Wegfall der Benutzungsmöglichkeit eines dieser Flughäfen ist dem anderen Vertragsstaat unverzüglich mitzuteilen.

*Artikel 12.*

Bei Notlandungen ausserhalb eines im Artikel 11 genannten Flughafens ist unverzüglich die nächste Polizei- oder Zollbehörde zu benachrichtigen, bis zu deren Eintreffen die Besatzung und die Fluggäste bei dem Luftfahrzeug zu bleiben und dafür Sorge zu tragen haben, dass die Entfernung von Bestand- oder Zubehörteilen des Luftfahrzeuges sowie seiner Ladung unterbleibt.

*Artikel 13.*

Die Vertragsstaaten sind darüber einig, dass Luftfahrzeuge des einen Vertragsstaates sowie deren Besatzungen und Fluggäste, während sie sich im Hoheitsgebiet des anderen Staates befinden, den dort geltenden Vorschriften über den Luftverkehr im allgemeinen, über Zölle und Abgaben, über Haftpflichtversicherung, über Ein- und Ausfuhrverbote, über die Beförderung von Personen und Sachen sowie über



tant que possible, naviguer de façon à pouvoir être observé de l'un ou plusieurs des points mentionnés dans l'annexe au présent accord.

*Article 11.*

Les aéronefs de l'un des Etats contractants ne pourront atterrir dans l'autre Etat que sur un aérodrome ouvert à l'usage du public de la navigation aérienne. Les aéronefs auront le droit d'utiliser ces aérodromes dans l'autre Etat contractant moyennant le paiement des mêmes droits et aux mêmes conditions que les aéronefs nationaux. Ils auront également droit, lors des atterrissages ordinaires et atterrissages forcés sur le territoire de l'autre Etat contractant, aux mêmes secours que les aéronefs de cet Etat.

Chaque Etat contractant communiquera à l'autre Etat une liste des aérodromes ouverts à la navigation aérienne. Il avisera immédiatement l'autre Etat contractant de toute modification à cette liste et des empêchements, même passagers, à l'utilisation de l'un de ces aérodromes.

*Article 12.*

En cas d'atterrissage forcé en dehors d'un des aérodromes mentionnés à l'article 12, les autorités policières et douanières du lieu d'atterrissage seront immédiatement avisées et, jusqu'à l'arrivée de ces autorités, les personnes de l'équipage et les passagers devront rester près de l'aéronef et auront soin qu'il ne soit enlevé aucune partie de l'aéronef, de ses accessoires ou de sa cargaison.

*Article 13.*

Les Etats contractants conviennent que les aéronefs appartenant à l'un des Etats contractants, leurs équipages et passagers, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre Etat, seront soumis aux obligations résultant des dispositions en vigueur dans l'Etat en question relativement à la navigation aérienne en général, aux droits de douane et autres droits, l'assurance obligatoire contre les risques de responsabilité

way as to be under observation from one or more of the points referred to in the Annex to the present Agreement.

*Article 11.*

Aircraft of one of the two Contracting States may not land within the territory of the other State, except at an aerodrome that is open to public air traffic; they shall have the right to make use of all these aerodromes in the other Contracting State subject to the payment of the same dues as those charged in the case of its own aircraft and under the same conditions; similarly, in the case of regular as of forced landing in the territory of the other Contracting State, they shall be entitled to the same assistance as its own aircraft. Each Contracting State shall communicate to the other a schedule of the aerodromes which are at the time open to public air traffic. Every change in this schedule and every cancellation, even if only temporary, of the availability of any one aerodrome shall be notified without delay to the other Contracting State.

*Article 14.*

In the case of forced landings outside an aerodrome enumerated in Article 11, the police or Customs authority at the place at which landing is made shall be notified forthwith, and until their arrival the crew and passengers shall remain beside the aircraft and shall take measures to prevent the removal of any part of the aircraft or its accessories or cargo.

*Article 13.*

The Contracting States agree that aircraft belonging to one of the Contracting States, and their crews and passengers shall, while in the territory of the other State, be subject to the obligations arising out of the regulations in force in that State regarding air traffic in general, Customs and other duties and charges, compulsory insurance liability, import and export prohibitions, the transport of passengers

rende den offentlige Sikkerhed og Orden, medmindre noget andet er bestemt i denne Overenskomst, og at de ogsaa i øvrigt skal være underkastet de Forpligtelser, som følger af de der gældende almindelige Love og Forskrifter.

*Artikel 14.*

De Luftfarten vedrørende Beviser, som i den ene af de kontraherende Stater er udstedt for de der hjemmehørende Luftfartøjer og deres Besætninger, skæl i den anden kontraherende Stat have samme Gyldighed som de tilsvarende Beviser, der er udstedt af denne.

Før saa vidt angaar Flyvninger indenfor dens egne Grænser og over dens eget Omraade, kan enhver af de kontraherende Stater nægte at anerkende Flyvecertifikater, som er udstedt til en af dens egne Undersaatter af den anden kontraherende Stat.

*Artikel 15.*

Luftfartøjer, deres Besætninger og Passagerer maa hverken befordre eller paa anden Maade medføre Vaaben, Ammunition, giftige Gasarter eller Sprængstoffer. Brevduer og Fotografiapparater maa kun medføres med Tilladelse fra vedkommende Myndighed i den Stat, i hvis Luftomraade Luftfartøjet befinder sig.

*Artikel 16.*

Det skal være forbudt at udkaste fra et Luftfartøj under Flyvning anden Ballast end fint Sand eller Vand.

*Artikel 17.*

Al Losning eller anden Bortfjerneles undervejs af nogen anden Ting eller Stof end Ballast skal være forbudt, medmindre der er givet særlig Tilladelse dertil af den Stat, hvor Losningen eller Bortfjernelen finder Sted.

die öffentliche Sicherheit und Ordnung unterliegen, so weit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, und dass sie auch sonstigen Verpflichtungen unterworfen sind, die sich aus den allgemeinen Gesetzen und Vorschriften des anderen Staates ergeben.

*Artikel 14.*

Die den Luftfahrzeugen und der Besatzung in einem Vertragsstaat für den Luftverkehr ausgestellten Ausweise haben in dem anderen Vertragsstaat dieselbe Gültigkeit, wie die von diesem ausgestellten entsprechenden Ausweise.

Jeder Vertragsstaat kann für den Luftverkehr innerhalb seiner Grenzen und über sein Gebiet den an seine Staatsangehörigen von dem anderen Vertragsstaat erteilten Befähigungsausweisen die Anerkennung versagen.

*Artikel 15.*

Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen und Fluggäste dürfen Waffen, Schiessbedarf, giftige Gase oder Sprengstoffe weder befördern noch sonst mit sich führen, Brieftauben sowie Lichtbildgerät nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde desjenigen Staates, in dessen Luftgebiet das Luftfahrzeug sich befindet.

*Artikel 16.*

Aus einem Luftfahrzeug darf während des Fluges kein anderer Ballast als feiner Sand und Wasser abgeworfen werden.

*Artikel 17.*

Es soll verboten sein, unterwegs irgendwelche anderen Sachen oder Stoffe als Ballast zu löschen oder sonst zu entfernen, es sei denn, dass von dem Staat, in dem die Löschung oder Entfernung stattfindet, eine besondere Erlaubnis dazu erteilt worden ist.

civile, interdictions d'exportation et d'importation, transport de personnes et de marchandises, à la sécurité et l'ordre publics, à moins qu'il n'en ait été prévu autrement dans cet accord, et qu'ils seront aussi soumis aux autres obligations résultant de la législation générale en vigueur.

*Article 14.*

Les certificats relatifs à la navigation aérienne, délivrés dans l'un des pays contractants pour les aéronefs lui appartenant et leurs équipages, auront dans l'autre Etat contractant, la même validité que les certificats correspondants, délivrés par cet Etat.

Pour ce qui concerne la circulation aérienne sur son propre territoire, chacun des Etats contractants se réserve de refuser de reconnaître les certificats délivrés à l'un de ses ressortissants par l'autre Etat contractant.

*Article 15.*

Les aéronefs, leurs équipages et passagers ne pourront transporter comme cargaison ou d'autre manière des armes, munitions, gaz asphyxiants, ou explosifs. Les pigeons-voyageurs et les appareils photographiques ne pourront être emportés qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente de l'Etat dans le territoire aérien duquel se trouve l'aéronef.

*Article 16.*

Il est interdit de lancer d'un aéronef en vol d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

*Article 17.*

Tout déchargement ou jet en cours de route autres que ceux du lest sont interdits. Il ne sera fait exception que dans le cas où une autorisation spéciale aura été accordée à cet effet par l'Etat sur le territoire duquel a lieu le déchargement ou le jet.

and goods, and public safety and order, in so far as the present Agreement does not otherwise provide, and that they shall furthermore be subject to such other obligations as may arise out of the general legislation in force.

*Article 14.*

Certificates for air navigation issued in one of the Contracting Countries for aircraft belonging to it, and also their crews shall have the same validity in the other Contracting State as the corresponding certificates issued by that State.

As regards air traffic within its own territory each of the Contracting States may reserve the right to refuse to recognise the certificates issued to one of its nationals by the other Contracting State.

*Article 15.*

Aircraft, and their crews and passengers may not carry as cargo or in any other capacity arms, ammunition, poisonous gas or explosives. Carrier pigeons and photographic apparatus may only be carried with the permission of the competent authority of the State in the air territory of which the aircraft is situated.

*Article 16.*

No ballast, other than fine sand or water, may be dropped from an aircraft in flight.

*Article 17.*

The discharge or removal in the course of flight of any other substance than ballast is prohibited, unless special permission has been obtained for this purpose by the State on whose territory such discharge or removal is effected.

*Artikel 18.*

De kontraherende Stater vil gensidig meddele hinanden alle Forskrifter, som er af Betykning for Luftfarten indenfor deres Omraade.

*Artikel 19.*

Denne midlertidige Overenskomst kan med 3 Maaneders Varsel opsiges af enhver af de to kontraherende Stater til et hvilket som helst Tidspunkt.

Endvidere skal Danmark være berettiget til at opsiges denne Overenskomst med øjeblikkelig Virkning fra Opsigelsen, dersom det skulde ratificere den i Paris den 13. Oktober 1919<sup>1</sup> af forskellige Stater undertegnede mellemfolkelige Overenskomst om Luftfart.

*Artikel 20.*

Denne Overenskomst skal ratificeres, og Ratifikationsinstrumenterne skal saa snart som muligt udveksles i København. Den træder<sup>1</sup> i Kraft paa den Dag, da Ratifikationsinstrumenterne udveksles.

Til Bekræftelse heraf har de undertegnede underskrevet denne Overenskomst og forsynet den med deres Segl.

Sket i København den 25. April 1922 i dobbelt Udfærdigelse i det danske og tyske Sprog.

(L. S.) HARALD SCAVENIUS.

(L. S.) F. H. VON ROSENBERG.

*Artikel 18.*

Die Vertragsstaaten werden sich gegenseitig alle für den Luftverkehr in ihrem Gebiet massgebenden Vorschriften mitteilen.

*Artikel 19.*

Dieses vorläufige Abkommen kann von jedem der beiden Vertragsstaaten zu irgendwelchem Zeitpunkt mit einer Frist von 3 Monaten gekündigt werden.

Ferner soll Dänemark berechtigt sein, dieses Abkommen zu kündigen, und zwar mit sofortiger Wirkung von der Kündigung ab, falls es das in Paris am 13. Oktober 1919<sup>1</sup> von verschiedenen Staaten unterzeichnete internationale Abkommen über den Luftverkehr ratifizieren sollte.

*Artikel 20.*

Dieses Abkommen soll ratifiziert und die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Kopenhagen ausgetauscht werden. Es tritt mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in Kopenhagen am 25. April 1922 in doppelter Ausfertigung in deutscher und dänischer Sprache.

<sup>1</sup> Vol. XI, page 173 de ce Recueil.

<sup>1</sup> Vol. XI, page 173 of this Series.

*Article 18.*

Les Etats contractants se communiqueront mutuellement les lois et règlements régissant la navigation aérienne sur leur territoire.

*Article 18.*

The Contracting States shall reciprocally notify one another of all laws and regulations governing air traffic in their own territory.

*Article 19.*

Le présent Accord provisoire pourra être dénoncé par l'un ou l'autre des deux Etats contractants en tout temps, moyennant préavis de trois mois.

De plus, le Danemark pourra dénoncer le présent Accord, avec effet immédiat, à dater du jour de la dénonciation, au cas où il ratifierait la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée par différents Etats à Paris, le 13 octobre 1919.

*Article 19.*

This Provisional Agreement may be denounced by either of the two Contracting States as from any date whatsoever subject to three months' notice.

Furthermore, should Denmark ratify the international Convention relating to the regulation of aerial navigation, signed by certain States in Paris on October 13, 1919, she shall be entitled to denounce the present Agreement and such denunciation shall come into effect immediately.

*Article 20.*

Cet accord sera ratifié et les instruments de ratification en seront échangés à Copenhague aussitôt que possible. Il entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les soussignés ont signé cet accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Copenhague, le 25 avril 1922, en double expédition, en langue allemande et en langue danoise.

*Article 20.*

The present Agreement shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged at Copenhagen as soon as possible. It shall come into force on the day of the exchange of the instruments of ratification.

In witness whereof the undersigned have signed the present Agreement and have thereto affixed their seals.

Done in duplicate at Copenhagen on April 25, 1922, in the German and Danish languages.

(L. S.) HARALD SCAVENIUS.

(L. S.) F. H. VON ROSENBERG.

## TILLÆG

## I.

Med Hensyn til Artikel 10 skal ethvert Luftfartøj saavidt muligt lægge sin Rute over dansk Land- og Søomraade, saaledes at det kan iagttages fra et eller flere af følgende Punkter :

Anholt Fyr	56° 44' 16" N.
	11° 39' 15" E.
Fornæs Fyr	56° 26' 36" N.
	10° 57' 40" E.
Gedser Fyr	54° 33' 50" N.
	11° 58' 03" E.
Hammeren Fyr	55° 17' 12" N.
	14° 45' 50" E.
Hanstholm Fyr	57° 06' 47" N.
	8° 36' 08" E.
Hirshals Fyr	57° 35' 06" N.
	9° 56' 45" E.
Hirtsholm Fyr	57° 29' 09" N.
	10° 37' 43" E.
Kjels-Nor Fyr	54° 43' 52" N.
	10° 43' 31" E.
Knudshoved Fyr	55° 17' 25" N.
	10° 51' 21" E.
Kronborg Fyr	56° 02' 22" N.
	12° 37' 36" E.
Revsnæs Fyr	55° 44' 36" N.
	10° 52' 23" E.
Sejrø Fyr	55° 55' 09" N.
	11° 05' 07" E.
Skagen Fyr	57° 44' 09" N.
	10° 38' 03" E.
Sprogø Fyr	55° 19' 51" N.
	10° 58' 25" E.
Stevns Fyr	55° 17' 26" N.
	12° 27' 28" E.
Vestborg Fyr	55° 46' 11" N.
	10° 33' 17" E.
Læsø-Rende Fyrskib	57° 12' (48") N.
	10° 41' (38") E.
Læsø-Trindel Fyrskib	57° 26' (30") N.
	11° 16' (45") E.
Schultz's Grund Fyrskib	56° 08' (54") N.
	11° 11' (10") E.
Drogden Fyrskib	55° 33' (03") N.
	12° 42' (57") E.
Horns-Rev Fyrskib	55° 34' (06") N.
	7° 19' (30") E.
Vyl Fyrskib	55° 21' (30") N.
	7° 40' (30") E.
Graadyb Fyrskib	55° 20' (02") N.
	8° 04' (41") E.

## ANHANG

## I.

Im Hinblick auf Artikel 10 soll jedes Luftfahrzeug seinen Weg über dänisches Land- und Seegebiet möglichst so nehmen, dass es von einem oder mehreren der folgenden Punkte aus beobachtet werden kann :

Anholt Leuchtfeuer	56° 44' 16" N.
	11° 39' 15" E.
Fornæs Leuchtfeuer	56° 26' 36" N.
	10° 57' 40" E.
Gedser Leuchtfeuer	54° 33' 50" N.
	11° 58' 03" E.
Hammeren Leuchtfeuer	55° 17' 12" N.
	14° 45' 50" E.
Hanstholm Leuchtfeuer	57° 06' 47" N.
	8° 36' 08" E.
Hirshals Leuchtfeuer	57° 35' 06" N.
	9° 56' 45" E.
Hirtsholm Leuchtfeuer	57° 29' 09" N.
	10° 37' 43" E.
Kjels Nor Leuchtfeuer	54° 43' 52" N.
	10° 43' 31" E.
Knudshoved Leuchtfeuer	55° 17' 25" N.
	10° 51' 21" E.
Kronborg Leuchtfeuer	56° 02' 22" N.
	12° 37' 36" E.
Revsnæs Leuchtfeuer	55° 44' 36" N.
	10° 52' 23" E.
Sejrø Leuchtfeuer	55° 55' 09" N.
	11° 05' 07" E.
Skagen Leuchtfeuer	57° 44' 09" N.
	10° 38' 03" E.
Sprogø Leuchtfeuer	55° 19' 51" N.
	10° 58' 25" E.
Stevns Leuchtfeuer	55° 17' 26" N.
	12° 27' 28" E.
Vestborg Leuchtfeuer	55° 46' 11" N.
	10° 33' 17" E.
Læsø-Rende Leuchtfeuer	57° 12' (48") N.
	10° 41' (38") E.
Læsø-Trindel Leuchtfeuer	57° 26' (30") N.
	11° 16' (45") E.
Schultz's Grund Leuchtschiff	56° 08' (54") N.
	11° 11' (10") E.
Drogden Leuchtschiff	55° 33' (03") N.
	12° 42' (57") E.
Horns-Rev Leuchtschiff	55° 34' (06") N.
	7° 19' (30") E.
Vyl Leuchtschiff	55° 21' (30") N.
	7° 40' (30") E.
Graadyb Leuchtschiff	55° 20' (02") N.
	8° 04' (41") E.

## ANNEXE

## I.

Aux termes de l'article 10, tout aéronef survolant le territoire danois et les eaux territoriales danoises devra naviguer de façon à pouvoir être observé de l'un ou de plusieurs des points suivants :

Phare de Anholt .....	56° 44' 16" N. 11° 39' 15" E.
Phare de Fornaes .....	56° 26' 36" N. 10° 57' 40" E.
Phare de Gedser .....	54° 33' 50" N. 11° 58' 03" E.
Phare de Hammeren .....	55° 17' 12" N. 14° 45' 50" E.
Phare de Hanstholm .....	57° 06' 47" N. 8° 36' 08" E.
Phare de Hirshals.....	57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E.
Phare de Hirsholm .....	57° 29' 09" N. 10° 37' 43" E.
Phare de Kjels-Nor .....	54° 43' 52" N. 10° 43' 31" E.
Phare de Knudshoved .....	55° 17' 25" N. 10° 51' 21" E.
Phare de Kronborg .....	56° 02' 22" N. 12° 37' 36" E.
Phare de Revsnaes .....	55° 44' 36" N. 10° 52' 23" E.
Phare de Sejro .....	55° 55' 09" N. 11° 05' 07" E.
Phare de Skagen.....	57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.
Phare de Sprogø .....	55° 19' 51" N. 10° 58' 25" E.
Phare de Stevns .....	55° 17' 26" N. 12° 27' 28" E.
Phare de Vestborg.....	55° 46' 11" N. 10° 33' 17" E.
Bateau-feu de Laeso-Rende ...	57° 12' (48") N. 10° 41' (38") E.
Bateau-feu de Laeso-Trindel ..	57° 26' (30") N. 11° 16' (45") E.
Bateau-feu de Schulz's Grund ..	56° 08' (54") N. 11° 11' (10") E.
Bateau-feu de Drogden .....	55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E.
Bateau-feu de Horns-Rev ....	55° 34' (06") N. 7° 19' (30") E.
Bateau-feu de Vyl .....	55° 21' (30") N. 7° 40' (30") E.
Bateau-feu de Graadyb .....	55° 20' (02") N. 8° 04' (41") E.

## ANNEX

## I.

With further reference to Article 10, every aircraft shall, so far as possible, shape its course over Danish territory and territorial waters in such a way that it can be kept under observation from one or more of the following points :

Anholt Light .....	56° 44' 16" N. 11° 39' 15" E.
Fornaes Light .....	56° 26' 36" N. 10° 57' 40" E.
Gedser Light .....	54° 33' 50" N. 11° 58' 03" E.
Hammeren Light .....	55° 17' 12" N. 14° 45' 50" E.
Hanstholm Light .....	57° 06' 47" N. 8° 36' 08" E.
Hirshalls Light .....	57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E.
Hirtsholm Light .....	57° 29' 09" N. 10° 37' 43" E.
Kjels-Nor Light.....	54° 43' 52" N. 10° 43' 31" E.
Knudshoved Light .....	55° 17' 25" N. 10° 51' 21" E.
Kronborg Light .....	56° 02' 22" N. 12° 37' 36" E.
Revsnaes Light.....	55° 44' 36" N. 10° 52' 23" E.
Sejro Light .....	55° 55' 09" N. 11° 05' 07" E.
Skagen Light .....	57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.
Sprogø Light .....	55° 19' 51" N. 10° 58' 25" E.
Stevns Light .....	55° 17' 26" N. 12° 27' 28" E.
Vestborg Light vessel .....	55° 46' 11" N. 10° 33' 17" E.
Laeso-Rende Light vessel ....	57° 12' (48") N. 10° 41' (38") E.
Laeso-Trindel Light vessel ....	57° 26' (30") N. 11° 16' (45") E.
Schulz's Grund Light vessel...	56° 08' (54") N. 11° 11' (10") E.
Drogden Light vessel .....	55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E.
Horns-Rev Light vessel.....	55° 34' (06") N. 7° 19' (30") E.
Vyl Light vessel .....	55° 21' (30") N. 7° 40' (30") E.
Graadyb Light vessel.....	55° 20' (02") N. 8° 04' (41") E.

2.

For saa vidt der i en af de kontraherende Stater er foreskrevet Ansvarsfor sikring for Luftfartøjer, skal en Forsikring, som til Opfyldelse af denne Forsikringspligt er tegnet i et af den anden kontraherende Stat anerkendt Forsikringsselskab, være tilstrækkelig for Luftfartøjer, som er hjemmehørende i denne Stat, dersom Afgørelsen af Skadeserstatningskrav kan finde Sted gennem en Repræsentant for det paagældende Forsikringsselskab i den førstnævnte Stat.

De to kontraherende Stater forbeholder sig at træffe særlige Aftaler vedrørende anden Ordning og Dækning af Erstatningskrav.

3.

De to kontraherende Stater forbeholder sig at træffe Aftaler angaaende Luftfartøjers Forpligtelse til af Sikkerhedsgrunde at være udstyret med Radioinstallation.

4.

Viser det sig ved Luftfartøjets Ankomst, at der foreligger nogen Uoverensstemmelse mellem Ladningsfortegnelsen og det medførte Gods, vil Toldmyndighederne i Ankomstflyvepladsen direkte underrette Toldmyndighederne i Afgangsflyvepladsen derom.

5.

De to kontraherende Stater vil udstede de fornødne Forskrifter, som forpligter dens Luftfartøjer, disses Besætning og Passagerer til at efterkomme Overenskomstens Bestemmelser, ogsaa i den anden kontraherende Stat. Dersom den Stat, over hvilken Flyvningen finder Sted, ikke selv gennemfører Paatalen af en Overtrædelse, vil den i paakommende Tilfælde give Underretning til Myndighederne i den anden kontraherende Stat.

6.

Dette Tillæg skal anses som en Bestanddel af Overenskomsten.

KØBENHAVN, den 25. April 1922.

(L. S.) HARALD SCAVENIUS.  
(L. S.) F. H. VON ROSENBERG.

2.

Ist in einem der Vertragsstaaten eine Haftpflichtversicherung für Luftfahrzeuge vorgeschrieben, so soll die zur Erfüllung dieser Versicherungspflicht bei einer von dem anderen Vertragsstaat anerkannten Versicherungsgesellschaft eingegangene Versicherung für Luftfahrzeuge aus diesem Staate genügen, falls die Erledigung von Schadenersatzansprüchen durch einen Vertreter der betreffenden Versicherungsgesellschaft in dem erstgenannten Staate stattfinden kann.

Die beiden Vertragsstaaten behalten sich vor, besondere Vereinbarungen zur anderweiten Regelung der Deckung von Ersatzansprüchen zu treffen.

3.

Die beiden Vertragsstaaten behalten sich vor, Vereinbarungen über pflichtmässige Ausstattung von Luftfahrzeugen mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung aus Sicherheitsgründen zu treffen.

4.

Ergibt sich bei der Ankunft eines Luftfahrzeuges eine Unstimmigkeit zwischen Ladungsverzeichnis und mitgeführten Sachen, so wird die Zollbehörde des Ankunftshafens die Zollbehörde des Abflughafens unmittelbar benachrichtigen.

5.

Die beiden Vertragsstaaten werden die erforderlichen Vorschriften erlassen, die ihre Luftfahrzeuge, deren Besatzungen und Fluggäste zur Einhaltung der Bestimmungen des Abkommens auch in dem anderen Vertragsstaat verpflichten. Falls der überflogene Staat die Ahndung einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften nicht selbst übernimmt, wird er gegebenenfalls die Behörden des anderen Staates in Kenntnis setzen.

6.

Dieser Anhang gilt als Bestandteil des Abkommens.

KOPENHAGEN, den 25. April 1922.



2.

Au cas où l'un des Etats contractants déclarerait obligatoire pour les aéronefs l'assurance contre les risques de responsabilité civile, l'assurance contractée auprès d'une compagnie d'assurances reconnue par l'autre Etat sera considérée comme suffisante, à condition que le règlement des demandes en dommages-intérêts puisse être effectué dans le premier Etat par un représentant de la compagnie d'assurances en question.

Les deux Etats contractants se réservent la faculté de conclure des accords spéciaux pour assurer d'autre manière le paiement des dommages-intérêts réclamés.

3.

Les deux Etats contractants se réservent de conclure des arrangements relatifs à l'installation obligatoire d'appareils radioélectriques dans les aéronefs comme mesures de sûreté.

4.

Au cas où, à l'arrivée d'un aéronef, le manifeste de chargement ne correspondrait aux marchandises transportées, les autorités douanières de l'aérodrome d'arrivée préviendront immédiatement les autorités douanières de l'aérodrome de départ.

5.

Les deux Etats contractants promulgueront les règlements nécessaires pour rendre obligatoire à leurs aéronefs, ainsi qu'à l'équipage et aux passagers de ces aéronefs, l'observation des dispositions du présent accord, même sur le territoire de l'autre Etat contractant. Au cas où l'Etat survolé ne procéderait pas lui-même aux poursuites encourues pour contravention aux dispositions du présent Accord, il préviendra, le cas échéant, les autorités de l'autre Etat.

6.

La présente annexe sera considérée comme partie intégrante de l'Accord.

COPENHAGUE, le 25 avril 1922.

(L. S.) HARALD SCAVENIUS.

(L. S.) F. H. VON ROSENBERG.

2.

Wherever in one of the Contracting States insurance liability for aircraft is compulsory, the aircraft insurance effected with one of the Assurance Companies, recognised by the other State, shall be considered sufficient provided that the settlement of claims for damage can be effected by a representative of the Assurance Company in question in the first-named State.

The two Contracting States reserve to themselves the right to enter into special agreements with a view to the further regulation of the settlement of claims for damage.

3.

The two Contracting States reserve to themselves the right to conclude Agreements for the compulsory equipment of aircraft with apparatus for wireless communication for reasons of safety.

4.

Should on the arrival of aircraft a discrepancy be discovered between the manifest and the goods carried, the Customs Authorities of the port of arrival shall communicate direct with the Customs Authorities of the port of departure.

5.

The two Contracting States shall issue the necessary regulations making it obligatory for their aircraft, their crews and their passengers to observe the provisions of this present Agreement, also within the territory of the other Contracting State. Should the State flown over itself not desire to punish any contravention of these regulations, it shall, if necessary, notify the authorities of the other State.

6.

This Annex is regarded as an integral part of the Agreement.

COPENHAGEN, April 25, 1922.

UDENRIGSMINISTERIET

DEUTSCHE GESANDTSCHAFT.

KØBENHAVN, den 25. April 1922.

KOPENHAGEN, den 25. April 1922.

Hr. MINISTER,

HERR MINISTER,

Ifølge Aftale har jeg den Ære i Anledning af den i Dag undertegnede Overenskomst mellem Danmark og Tyskland vedrørende Luftfart at bekræfte, at de to Regeringer er enige om, at der i det i Overenskomstens Artikel 5 nævnte Bevis ved Angivelse af den paagældende Stilling tillige skal anføres hans militære Grad, for saa vidt han har en saadan.

Vereinbarungsgemäss beehre ich mich anlässlich des am heutigen Tage unterzeichneten Abkommens zwischen Deutschland und Dänemark über den Luftverkehr zu bestätigen, dass die beiden Regierungen darüber einig sind, dass in dem im Artikel 5 des Abkommens genannten Ausweis bei Angabe des Berufs zugleich der militärische Grad des Betreffenden anzugeben ist, falls er einen solchen besitzt.

Endvidere bestaar der Enighed om, at militære Luftfartøjer uden særlig Tilladelse af den anden kontraherende Stat ikke maa flyve over eller lande paa dens Land- eller Søomraade. Fra tysk Side er hertil blevet bemærket, at Tyskland i Henhold til Versaillestraktatens Artikel 198 hverken underholder Luftstridskræfter til Lands eller til Vands.

Ferner besteht darüber Einverständnis, dass militärische Luftfahrzeuge ohne besondere Erlaubnis des anderen Vertragsstaats nicht über dessen Land- oder Seegebiet fliegen oder dort landen dürfen. Deutscherseits ist hierzu bemerkt worden, dass Deutschland gemäss Artikel 198 des Vertrags von Versailles Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser unterhält.

Modtag, Hr. Minister, Forsikringen om min udmærkede Højagtelse.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

(L. S.) HARALD SCAVENIUS

(L. S.) F. H. VON ROSENBERG.

Herr F. H. von ROSENBERG,  
Tysk Gesandt i København.

Seiner Exzellenz  
dem Königlichen Minister des Aeusseren,  
Herrn von SCAVENIUS.

Certifié pour copie conforme :  
Copenhague, le 13 août 1923.

Georg COHN,  
*Chef du Service danois de la Société des Nations.*

LÉGATION D'ALLEMAGNE

MINISTÈRE DES AFFAIRES  
ÉTRANGÈRES.

COPENHAGUE, le 25 avril 1922.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à l'Accord sur les communications aériennes conclu entre le Danemark et l'Allemagne et signé ce jour, j'ai l'honneur de vous confirmer, conformément à notre Accord, que les deux Gouvernements sont convenus d'exiger que les papiers d'identité visés à l'article 5 de l'Accord fassent mention, le cas échéant, en indiquant la profession, du grade militaire de l'intéressé.

De plus, les deux Parties sont d'accord pour interdire aux aéronefs militaires de survoler le territoire ou les eaux territoriales de l'autre Etat ou d'y atterrir sans autorisation spéciale de cet Etat.

Le représentant de l'Allemagne a fait observer à ce sujet que, conformément aux dispositions de l'article 198 du Traité de Versailles, l'Allemagne n'entretient de forces militaires aériennes ni sur terre, ni sur mer.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma considération la plus distinguée.

(L. S.) HARALD SCAVENIUS.

(L. S.) F. H. VON ROSENBERG,

Monsieur F. H. VON ROSENBERG,  
Ministre d'Allemagne  
à Copenhague.Son Excellence M. SCAVENIUS,  
Ministre Royal des Affaires  
étrangères.

GERMAN EMBASSY,

MINISTRY  
FOR FOREIGN AFFAIRS.

COPENHAGEN, April 25, 1922.

MONSIEUR LE MINISTRE,

With reference to the Agreement signed on this day between Germany and Denmark relative to air traffic, I have the honour to confirm that the two Governments have agreed that in the passport, referred to in Article 5 of the Agreement, under the heading "profession", the military rank, if any, of the person concerned shall be shown.

Further, the parties are agreed that military aircraft shall not fly over the territory or territorial waters of the other Contracting State, or land there, without special permission from the other Contracting State.

As regards Germany, it has been pointed out in this connection that, in accordance with Article 198 of the Treaty of Versailles, Germany maintains no military aircraft either on land or on sea.

I have the honour, etc.

His Excellency M. SCAVENIUS,  
Royal Minister for Foreign  
Affairs.Monsieur F. H. VON ROSENBERG,  
Minister for Germany,  
at Copenhague.