

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

28 lipca

№ 73.

Rok 1926.

TREŚĆ:

KONWENCJA:

- Poz.: 420**—między Polską a Szwecją, dotycząca żeglugi powietrznej, podpisana w Sztokholmie 1 października 1925 roku. 837
- 421**—Oświadczenie rządowe z d. 21 lipca 1926 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji między Polską a Szwecją, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Sztokholmie dnia 1 października 1925 r. 844

420.

KONWENCJA

między Polską a Szwecją, dotycząca żeglugi powietrznej, podpisana w Sztokholmie
1 października 1925 roku.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

NOUS, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

wszem wobec i każdemu osobno, komu o tem
wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront
Salut:

Dnia pierwszego października tysiąc dziewięćset
dwudziestego piątego roku między Rządem Rzeczy-
pospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji
została podpisana Konwencja, dotycząca żeglugi
powietrznej o następującem brzmieniu dosłownem:

Une Convention, concernant la navigation
aérienne ayant été signée entre le Gouvernement
de la République de Pologne et le Gouvernement
du Royaume de Suède à Stockholm le premier
octobre mil neuf cent vingt cinq, Convention dont
la teneur suit:

PRZEKŁAD.**KONWENCJA**

MIĘDZY

POLSKĄ A SZWECJĄ

DOTYCZĄCA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

PREZYDENT

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z jednej strony,

i

JEGO KRÓLEWSKA MOŚĆ KRÓL SZWECJI

z drugiej,

ożywieni pragnieniem popierania rozwoju żeglugi powietrznej między obu krajami, postanowili zawrzeć Konwencję tymczasową i wyznaczyli w tym celu jako Pełnomocników:

PREZYDENT

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ:

Swego Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego przy Jego Królewskiej Mości Królu Szwecji
Pana Doktora Alfreda WYSOCKIEGO

i

Pana Jerzego BOGORZYA - KURZENIECKIEGO,
Kierownika Komitetu i Referatu Tranzytowego
w Ministerjum Spraw Zagranicznych w Warszawie,

i

JEGO KRÓLEWSKA MOŚĆ KRÓL SZWECJI

Swego Ministra Spraw Zagranicznych,
Pana Bo Östen UNDÉN,

KTÓRZY, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i należyte co do formy, zgodzili się na następujące postanowienia:

ARTYKUŁ 1.

Każde z Układających się Państw zobowiązuje się zapewnić w czasie pokoju prywatnym statkom powietrznym, należycie zarejestrowanym w drugim Układającym się Państwie, swobodę nieszkodliwego przeletu nad swem terytorjum i swemi wodami terytorjalnemi, z zastrzeżeniem zachowywania warunków, podanych w niniejszym Układzie.

ARTYKUŁ 2.

Jako prywatne statki powietrzne będą uważane, w myśl artykułu 1, wszystkie statki, z wyjątkiem:

CONVENTION

ENTRE

LA POLOGNE ET LA SUÈDE

CONCERNANT LA NAVIGATION AÉRIENNE

LE PRÉSIDENT

DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE

d'une part,

et

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE

de l'autre,

animés du désir de favoriser le développement de la navigation aérienne entre les deux pays, ont résolu de conclure à cet effet une convention provisoire et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

LE PRÉSIDENT

DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE:

Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Suède,

Monsieur le Docteur Alfred WYSOCKI

et

Monsieur Jerzy BOGORZYA - KURZENIECKI
Chef du Comité et de la Section du Transit
au Ministère des Affaires Étrangères à Varsovie,

et

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE:

Son Ministre des Affaires Étrangères,
Monsieur Bo Östen UNDÉN

LESQUELS, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont convenu des dispositions suivantes:

ARTICLE 1.

Chacun des États contractants s'engage à accorder en temps de paix aux aéronefs privés, dûment enregistrés dans l'autre État contractant, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, pourvu que soient observées les conditions énoncées dans la présente Convention.

ARTICLE 2.

Seront considérés comme aéronefs privés, dans le sens de l'article 1-er, tous aéronefs, à l'exception:

- A) statków, będących pod dowództwem wojskowego, do tego delegowanego;
 B) statków, przydzielonych wyłącznie do służby państwowej, jak pocztowe, celne lub policyjne.

Przeloty statków wymienionych pod A) i B) będą uregulowane po porozumieniu się między Układającymi się Stronami.

ARTYKUŁ 3.

Każde z Układających się Państw będzie miało prawo, ze względów natury wojskowej lub bezpieczeństwa publicznego, zabronić przelotu nad pewnymi strefami swego terytorjum, z zastrzeżeniem, że nie będzie czyniona żadna w tym względzie różnica między statkami prywatnymi obu Państw.

Wykaz powyżej wymienionych stref winien być podany do wiadomości drugiego Układającego się Państwa.

ARTYKUŁ 4.

Każdy statek powietrzny, znajdujący się ponad strefą zakazaną, winien będzie natychmiast dać sygnał alarmowy, przewidziany w regulaminie żeglugi powietrznej Państwa, nad którym przelatuje, i wylądować możliwie najprędzej na jednym z lotnisk tego Państwa, poza strefą zakazaną.

ARTYKUŁ 5.

Statki powietrzne i ich załogi winny być zaopatrzone we wszystkie świadectwa, dyplomy i dokumenty przepisane dla lotnictwa przez władze kraju, którego, przynależność posiada dany statek. Statki powietrzne winny posiadać widoczne, wyróżniające je znaki, pozwalające odróżniać je w locie.

ARTYKUŁ 6.

Osoby stanowiące załogę i pasażerowie winni być zaopatrzeni we wszelkie świadectwa tożsamości i paszporty, wymagane przez ustawy i rozporządzenia, obowiązujące dla wszelkich innych podróży międzynarodowych. Osoby stanowiące załogę winny w każdym razie posiadać dokumenty, ustalające ich tożsamość, obywatelstwo i stosunek do służby wojskowej.

ARTYKUŁ 7.

Statek powietrzny, znajdujący się nad terytorjum drugiego Układającego się Państwa, może posiadać aparat radio-elektryczny tylko wtedy, gdy obowiązujące prawa i rozporządzenia obu Układających się Państw na

- A) des aéronefs commandés par un militaire, commissionné à cet effet;
 B) des aéronefs exclusivement affectés au service d'État, comme aéronefs de Postes, de Douane ou de Police.

Le survol des aéronefs sous A) et B) sera réglé après entente entre les Parties contractantes.

ARTICLE 3.

Chacun des États contractants aura le droit, pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique, d'interdire le survol de certaines zones de son territoire, sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs privés des deux États.

La liste des zones susmentionnées devra être communiquée à l'autre État contractant.

ARTICLE 4.

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

ARTICLE 5.

Les aéronefs et leurs équipages devront être munis de tous les certificats, brevets et documents prescrits pour la navigation aérienne par les autorités du pays dont l'aéronef possède la nationalité. Les aéronefs devront porter des marques distinctives apparentes permettant de les identifier en vol.

ARTICLE 6.

Les personnes composant l'équipage et les voyageurs 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 tout cas être porteurs de pièces établissant leur identité, leur nationalité et leur situation militaire.

ARTICLE 7.

Un aéronef qui se trouve au-dessus du territoire de l'autre État contractant ne pourra porter d'appareil radio-électrique que si cela est permis d'après les lois et règlements en vigueur dans les deux pays contrac-

to pozwalają. Aparatami temi mogą obsługiwać się tylko osoby, wchodzące w skład załogi, zaopatrzone w tym celu w specjalne pozwolenia, wydawane przez Państwo, którego przynależność posiada statek.

ARTYKUŁ 8.

Każdy statek, pochodzący z jednego z Układających się Państw winien dla przelotu nad drugim Państwem znajdować się w doskonałym dla żeglugi stanie.

Statek ma być zaopatrzony w świadectwo lotnicze, wydane przez właściwą władzę swego kraju pochodzenia.

Oba Układające się Państwa będą wzajemnie uznawały świadectwa lotnicze, wydane przez ich właściwe władze.

Jeżeli po wydaniu świadectwa zdolność do lotu statku powietrznego uległa zmniejszeniu wskutek wypadku, uszkodzenia lub innej zmiany, dalsza jego podróż może być poddana warunkowi dokonania takiej reparacji, aby statek mógł być uznany jako zdolny do lotu przez władze tego Układającego się Państwa, w którym się znajduje.

ARTYKUŁ 9.

Statek powietrzny, lądujący na terytorjum jednego z Układających się Państw lub odlatujący z tego terytorjum, może, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 11, przewozić pasażerów lub towary. Winien on być zaopatrzony w tym wypadku w wykaz imienny pasażerów, wykaz rodzaju i ilości towarów oraz w potrzebne deklaracje celne.

Jeżeli po przybyciu statku stwierdzona zostanie różnica między deklaracjami celnymi a przewożonymi towarami, kompetentne władze lotniska, na którym statek wylądował, zawiadomią bezpośrednio władze lotniska, z którego odleciał.

ARTYKUŁ 10.

W czasie odlotu i lądowania statków władze jednego z Układających się Państw są uprawnione, w każdym wypadku i w granicach danego Państwa, do rewidowania statków drugiego Państwa i sprawdzania dokumentów, w które winny one być zaopatrzone.

ARTYKUŁ 11.

Każde z Układających się Państw może uzależnić przewóz handlowy osób oraz bagażów, skierowany na swe terytorjum, wychodzący ze swego terytorjum lub dokonywany w obrębie swego terytorjum, od kon-

tants. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage, munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par l'État dont l'aéronef possède la nationalité.

ARTICLE 8.

Tout aéronef originaire d'un des États contractants devra, pour survoler l'autre État contractant, être en parfait état de navigabilité.

L'aéronef sera muni d'un certificat de navigabilité aérienne, délivré par l'autorité compétente de son pays d'origine.

Les deux États contractants reconnaîtront mutuellement les certificats de navigabilité délivrés par leurs autorités compétentes.

Si, après délivrance du certificat, la navigabilité de l'aéronef s'est trouvée réduite par accident, dommage ou autre changement, la continuation du voyage de cet aéronef pourra être soumise à la condition d'une réparation telle que l'aéronef puisse être considéré comme navigable par les autorités de l'État contractant, où il se trouve.

ARTICLE 9.

Un aéronef atterrissant sur ou partant du territoire d'un État contractant pourra, sauf les dispositions de l'article 11, transporter des voyageurs ou des marchandises. Il doit être muni, en ce cas, d'une liste nominale des passagers, d'un manifeste indiquant la nature et la quantité des marchandises, ainsi que des déclarations de douane nécessaires.

Si, à l'arrivée de l'aéronef, il est constaté une différence entre les déclarations de douane et les marchandises transportées, les autorités compétentes de l'aérodrome d'arrivée en aviseront directement les autorités de l'aérodrome de départ.

ARTICLE 10.

Au départ et à l'atterrissage les autorités de l'un des États contractants auront le droit, dans tous les cas et dans les limites du territoire de cet État, de visiter les aéronefs de l'autre État et de vérifier les documents, dont ils doivent être munis.

ARTICLE 11.

Chacun des deux États 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 con-

cesji, udzielonej przez swe właściwe władze. Jednak postanowienie to nie będzie miało zastosowania do statków powietrznych, dokonywających okolicznościowo podróży z Państwa, z którego pochodzą, w kierunku drugiego Układającego się Państwa.

Przewóz pasażerów i towarów między dwoma punktami wewnątrz terytorjum Państwa może być zastrzeżony dla statków powietrznych krajowych.

Urządzenie wytkniętych dróg powietrznych, jak również eksploatacja regularnej komunikacji lotniczej ponad jednym z Układających się Państw, mogą być uzależnione od specjalnego upoważnienia.

Przewóz poczty będzie uregulowany w drodze porozumienia zarządów pocztowych obu Państw.

ARTYKUŁ 12.

Granice każdego z Układających się Państw mogą być przekraczane, aż do powiadomienia o odmiennem zarządzeniu, jedynie w pewnych punktach, które zostaną określone przez interesowane Państwo i podane do wiadomości drugiego Państwa.

ARTYKUŁ 13.

Statki powietrzne jednego z Układających się Państw mogą lądować w drugim Państwie jedynie na lotnisku, otwartym do użytku lotnictwa publicznego. Statki powietrzne mają prawo korzystania z tych lotnisk w drugim Układającym się Państwie za tą samą opłatą i pod temi samymi warunkami, co statki krajowe. Są one uprawnione, w razie lądowania zwykłego lub lądowania z konieczności na terytorjum drugiego z Układających się Państw, do korzystania z takiej samej pomocy, jak statki powietrzne innego Państwa

ARTYKUŁ 14.

Każde z Układających się Państw zakomunikuje drugiemu Państwu listę lotnisk otwartych dla żeglugi powietrznej. Będzie ono powiadamiało niezwłocznie drugie Układające się Państwo o każdej zmianie tej listy, jak również o krótkotrwałych nawet przeszkodach w użytkowaniu któregokolwiek z tych lotnisk.

ARTYKUŁ 15.

W razie lądowania z konieczności poza obrębem lotniska władze policyjne i celne miejsca lądowania winny być niezwłocznie powiadomione, i do czasu przybycia tych władz osoby z załogi i pasażerowie mają pozostawać przy statku i baczyć, aby nie zabrano jakiegokolwiek części statku, jego przyborów lub ładunków.

cession délivrée par ses autorités compétentes. Toutefois, cette disposition ne sera pas applicable à l'égard d'un aéronef effectuant occasionnellement un voyage du territoire de l'État, dont il est originaire, vers celui de l'autre État contractant.

Le transport des passagers et des marchandises entre deux points dans l'intérieur du territoire de chacun des deux États pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

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

Le transport du courrier postal sera réglé par entente des administrations des postes des deux États.

ARTICLE 12.

Les frontières de chacun des États contractants ne pourront, jusqu'à avis contraire, être franchies qu'entre certains points qui seront déterminés par l'État intéressé et notifiés à l'autre État.

ARTICLE 13.

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

ARTICLE 14.

Chacun des États contractants communiquera à l'autre État la liste des aéroports ouverts à la navigation aérienne. Il avisera immédiatement l'autre État contractant de toute modification à cette liste et des empêchements même passagers à l'utilisation de l'un de ces aéroports.

ARTICLE 15.

En cas d'atterrissage forcé en dehors d'un aéroport, les autorités policières ou douanières du lieu d'atterrissage seront immédiatement avisées et jusqu'à l'arrivée de ces autorités les personnes de l'équipage et les voyageurs 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.

ARTYKUŁ 16.

Układające się Państwa zgadzają się, że statki powietrzne, należące do jednego z Układających się Państw, ich załoga i pasażerowie, znajdujący się na terytorjum drugiego Państwa, podlegać mają zobowiązaniom, wynikającym z prawomocnych w danym Państwie przepisów, dotyczących lotnictwa wogóle, opłat celnych oraz innych poborów, zakazów wwozu i wywozu, przewozu osób i towarów, bezpieczeństwa i porządku publicznego, o ile Układ niniejszy nie przewidział innych przepisów, oraz że mają również podlegać innym zobowiązaniom, wynikającym z ogólnego ustawodawstwa obowiązującego.

ARTYKUŁ 17.

Świadectwa, dotyczące żeglugi powietrznej, wydane w jednym z Układających się Państw dla statków powietrznych do niego należących i ich załóg, mieć będą w drugim Układającym się Państwie tę samą ważność, co odpowiednie świadectwa, wystawione w danym Państwie.

Co do ruchu powietrznego nad własnym terytorjum, każde z Układających się Państw zastrzega sobie prawo nieuznawania świadectw, wydanych któremukolwiek z jego obywateli przez drugie Układające się Państwo.

ARTYKUŁ 18.

Statki powietrzne, ich załoga i pasażerowie nie mogą przewozić jako ładunku lub w inny sposób broni, amunicji, gazów trujących lub materiałów wybuchowych. Gołębie pocztowe i aparaty fotograficzne mogą być zabierane na statek jedynie z upoważnienia właściwych władz Państwa, w którego obszarze powietrznym znajduje się statek powietrzny.

ARTYKUŁ 19.

Zabrania się wyrzucania ze statku powietrznego w locie innego balastu, jak drobny piasek lub woda.

ARTYKUŁ 20.

Wzbronione jest wszelkie wyladowywanie lub zrzucanie w drodze czegokolwiek innego, niż balast. Wyjątek uczyniony będzie tylko w wypadku, jeśli zostanie udzielone w tym celu specjalne upoważnienie przez Państwo, na którego terytorjum ma miejsce wyladowywanie lub zrzucanie.

ARTICLE 16.

Les États contractants conviennent que les aéronefs appartenant à l'un des États contractants, leurs équipages et voyageurs, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre État, seront soumis aux obligations résultant des dispositions en vigueur dans l'État en question relativement à la navigation aérienne en général, aux droits de douane et autres droits, 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 cette Convention, et qu'il seront aussi soumis aux autres obligations résultant de la législation générale en vigueur.

ARTICLE 17.

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 État contractant la même validité que les certificats correspondants, délivrés par cet État.

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

ARTICLE 18.

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

ARTICLE 19.

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

ARTICLE 20.

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'État sur le territoire duquel a lieu le déchargement ou le jet.

ARTYKUŁ 21.

Państwa Ukladające się będą podawały sobie wzajemnie do wiadomości ustawy i rozporządzenia, regulujące żeglugę powietrzną na swem terytorjum.

ARTICLE 21.

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

ARTYKUŁ 22.

Oba Ukladające się Państwa powezmą niezbędne środki dla zapewnienia przestrzegania postanowień niniejszego Układu przez swe statki powietrzne, ich załogi i pasażerów.

O ile Państwo, w którym znajduje się statek, nie podejmuje się samo ścigania jakiegokolwiek przekroczenia, winno ono zawiadomić w danym wypadku władze drugiego Ukladającego się Państwa.

ARTICLE 22.

Les deux États contractants prendront les mesures nécessaires pour faire observer, par leurs aéronefs, leurs équipages et passagers, les dispositions de cette Convention.

Si l'État, où l'aéronef se trouve, ne se charge pas lui-même de la poursuite d'une infraction, il en donnera communication, le cas échéant, aux autorités de l'autre État contractant.

ARTYKUŁ 23.

Konwencja niniejsza, zawarta prowizorycznie, może być wypowiedziana przez jedno lub drugie z Ukladających się Państw w każdym czasie, za uprzednim sześciomiesięcznym zawiadomieniem. Poza tem, każde z Ukladających się Państw zastrzega sobie prawo wypowiedzenia tego Układu z natychmiastowym skutkiem wypowiedzenia w razie ratyfikowania przez oba Ukladające się Państwa Konwencji międzynarodowej, podpisanej w Paryżu dn. 12 października 1919 roku.

ARTICLE 23.

Cette Convention, conclue à titre provisoire, pourra être dénoncée par l'un ou l'autre des États contractants en tout temps moyennant avis donné six mois à l'avance.

En outre, chacun des États contractants se réserve de dénoncer cette Convention, avec effet immédiat de cette dénonciation, en cas, où les deux États contractants ratifieraient la Convention internationale relative au règlement de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919.

ARTYKUŁ 24.

Konwencja niniejsza ma być ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne wymienione zostaną w Sztokholmie w czasie możliwie jak najkrótszym. Uzyska ona moc obowiązującą w w piętnastym dniu po wymienienie dokumentów ratyfikacyjnych.

ARTICLE 24.

Cette Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Stockholm aussitôt que possible. Elle entrera en vigueur le quinzième jour après l'échange des instruments de ratification.

NA DOWÓD CZEGO Pełnomocnicy podpisali Konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swe pieczęcie.

Sporządzono w Sztokholmie, dnia 1-go października 1925 roku, w dwóch egzemplarzach oryginalnych, dla każdej ze Stron po jednym.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Stockholm, le 1-er octobre 1925, en deux exemplaires originaux dont un pour chacune des Parties.

(—) Alfred Wysocki
(L. S.)

(—) Alfred Wysocki
(L. S.)

(—) Östen Undén
(L. S.)

(—) Östen Undén
(L. S.)

(—) Jerzy Bogorya-Kurzeniecki
(L. S.)

(—) Jerzy Bogorya-Kurzeniecki
(L. S.)

Zaznajomiwszy się z treścią powyższej Konwencji uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i każde z zawartych w niej postanowień; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy akt niniejszy opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 14 czerwca 1926 r.

L. S.

(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej

Prezes Rady Ministrów:

(—) *K. Bartel*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *August Zaleski*

Après avoir vu et examiné ladite Convention, Nous l'avons approuvée et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues, déclarons qu'elle est acceptée, ratifiée et confirmée, et promettons qu'elle sera inviolablement observée.

En Foi de Quoi Nous avons donné les présentes Lettres, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 14 Juin 1926.

L. S.

(—) *I. Mościcki*

Par le Président de la République

Le Président du Conseil des Ministres:

(—) *K. Bartel*

Le Ministre des Affaires Étrangères:

(—) *August Zaleski*

421.

O ś w i a d c z e n i e r z a d o w e

z dnia 21 lipca 1926 roku

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji między Polską a Szwecją, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Sztokholmie dnia 1 października 1925 r. (zatwierdzonej przez Radę Ministrów w dniu 7 stycznia 1926 r.).

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu artykułu 21 Konwencji między Polską a Szwecją, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Sztokholmie dnia 1 października 1925 r., dokumenty ratyfikacyjne powyżej wspomianej konwencji wymienione zostały w Sztokholmie dnia ósmego lipca 1926 r. i że Konwencja ta wchodzi w życie w dniu dwudziestym trzecim lipca 1926 roku.

Minister Spraw Zagranicznych:

August Zaleski