

## K O N W E N C J A

między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Węgierskiem, dotycząca żeglugi powietrznej, podpisana w Budapeszcie, dnia 28 listopada 1931 r.

## Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,  
MY, IGNACY MOŚCICKI,  
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wie-  
dzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia dwudziestego ósmego listopada tysiąc  
dziewięćset trzydziestego pierwszego roku podpi-  
sana została w Budapeszcie między Rządem Rze-  
czypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Węgier  
konwencja dotycząca żeglugi powietrznej wraz  
z załączonym protokołem dodatkowym o następu-  
jącem brzmieniu dosłownem:

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,  
NOUS, IGNACY MOŚCICKI,  
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,  
Salut:

Une Convention relative à la navigation  
aérienne avec un Protocole Additionnel y annexé  
ayant été signée entre le Gouvernement de la Ré-  
publique de Pologne et le Gouvernement du Royaume  
de Hongrie à Budapest le vingt huit novembre mil  
neuf cent trente et un, Convention et Protocole dont  
la teneur suit:

## KONWENCJA

między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Węgierskiem, dotycząca żeglugi powietrznej.

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

JEGO NAJJAŚNIEJSZA WYSOKOŚĆ REGENT  
KRÓLESTWA WĘGIERSKIEGO,

jednakowo przeświadczeni, że w obustronnym interesie Polski i Węgier leży ułatwienie w celach pokojowych stosunków lotniczych obu państw, a w ogólności stosunków międzynarodowych drogą powietrzną,

postanowili w tym celu zawrzeć umowę i wyznaczyli swymi pełnomocnikami, a mianowicie:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

P.P. Stanisława ŁEPKOWSKIEGO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Rzeczypospolitej Polskiej w Budapeszcie i  
Leona BABIŃSKIEGO, Radcę Prawnego Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie,

Jego Najjaśniejsza Wysokość Regent Królestwa Węgierskiego:

Pana Géza TORMAY de NADUDVAR, Sekretarza Stanu w Królewsko-Węgierskiem Ministerstwie Handlu,

KTÓRZY, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

## Artykuł 1.

Każda z obydwóch Wysokich Umawiających się Stron przyznaje w czasie pokoju statkom powietrznym drugiej Umawiającej się Strony prawidłowo tam zarejestrowanym swobodę przelotu nad swoim obszarem, pod warunkiem przestrzegania postanowień niniejszej konwencji.

Zakładanie i eksploatacja regularnych linii komunikacji powietrznej przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej z Umawiających się Stron, na obszarze drugiej Umawiającej się Strony lub ponad nim, z prawem lub bez prawa lądowania, będą uzależnione od zawarcia specjalnego układu pomiędzy obydwoma Wysokimi Umawiającymi się Stronami.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zapewni poza tem drugiemu Umawiającemu się Państwu pod warunkiem wzajemności traktowanie w charakterze narodu najbardziej uprzywilejowanego we wszelkich stosunkach wzajemnych w przedmiocie handlowej żeglugi powietrznej.

W rozumieniu niniejszej konwencji terytorjum oznacza obszar lądowy metropolji łącznie z wodami terytorjalnymi.

Za statki powietrzne w rozumieniu niniejszej konwencji uważa się statki powietrzne prywatne i te państwowe statki powietrzne, które nie są przeznaczone do służby wojskowej, policyjnej lub celnej.

Statki powietrzne wojskowe, celne lub policyjne obydwu Wysokich Umawiających się Stron,

## CONVENTION

entre la République de Pologne et le Royaume de Hongrie relative à la navigation aérienne.

LE PRÉSIDENT  
DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE

et  
SON ALTESSE SÉRÉNISIME  
LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE

également convaincus de l'intérêt réciproque qu'ont la Pologne et la Hongrie à faciliter, dans un but pacifique, leurs relations aériennes et, en général, les relations internationales par la voie des airs, ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont désigné leurs Plénipotentiaires respectifs, savoir:

Le Président de la République de Pologne:

M.M. Stanislaw ŁEPKOWSKI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Pologne à Budapest et  
Léon BABIŃSKI, Jurisconsulte du Ministère des Affaires Étrangères à Varsovie,

Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie:

M. Géza TORMAY de NADUDVAR, Secrétaire d'État au Ministère Royal Hongrois du Commerce,

LESQUELS, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

## Article premier.

Chacune des deux Hautes Parties Contractantes accordera, en temps de paix, aux aéronefs de l'autre Partie Contractante qui y sont régulièrement immatriculés la liberté de passage au-dessus de son territoire, pourvu que soient observées les conditions de la présente Convention.

L'établissement et l'exploitation de lignes régulières de communication aérienne par une entreprise aérienne ressortissant à l'une des Hautes Parties Contractantes sur ou au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante, avec ou sans escale, seront subordonnés à la conclusion d'un accord spécial entre les deux Hautes Parties Contractantes.

Chacune des Hautes Parties Contractantes accordera en outre à l'autre État Contractant, sous condition de réciprocité, le traitement de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne les rapports réciproques en matière de navigation aérienne commerciale.

Au sens de la présente Convention, le territoire signifie le territoire métropolitain y compris les eaux territoriales.

Par aéronef on comprend au sens de la présente Convention les aéronefs privés et ceux des aéronefs d'État qui ne sont pas affectés au service militaire, de police ou de douane.

Les aéronefs militaires, de douane ou de police des deux Hautes Parties Contractantes, dési-

które chciałyby udać się na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony lub przelecieć ponad tem terytorjum z lądowaniem lub bez lądowania, powinny być każdorazowo zaopatrzone w specjalne pozwolenie.

Przez statki powietrzne wojskowe rozumie się wszystkie statki powietrzne, które stanowią część uzbrojenia wojskowego lub które przez znaki specjalne wyróżniają się jako statki powietrzne wojskowe, względnie które znajdują się pod dowództwem osoby, pozostającej w służbie wojskowej.

### Artykuł 2.

Statki powietrzne, należące do jednej z Wysokich Umawiających się Stron, ich załoga, pasażerowie i ładunek będą podlegały w czasie znajdowania się na obszarze drugiego Państwa obowiązkom, wynikającym z przepisów, mających moc w Państwie nad którem przelatują, a zwłaszcza przepisom o żegludze powietrznej w ogólności, tak dalece, o ile one stosują się do wszystkich obcych statków powietrznych, niezależnie od ich przynależności państwowej, przepisom celnym i innym skarbowym, przepisom o zakazach przywozu i wywozu, przepisom o przewozie osób, bagażu i towarów, o bezpieczeństwie i porządku publicznym oraz przepisom sanitarnym i paszportowym.

Będą one podlegały ponadto innym obowiązkom, wynikającym z obowiązującego ustawodawstwa ogólnego, o ile jednak postanowienia niniejszej umowy nie stanowią odmiennie.

Zarobkowy przewóz osób, bagażu i towarów pomiędzy dwoma punktami obszaru krajowego, może być zastrzeżony dla statków powietrznych krajowych.

Materiały pędne, znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, będą w chwili przylotu zwolnione od opłat celnych, z wyjątkiem ilości wyładowanych na obszarze drugiej Umawiającej się Strony lub też zużytych na loty wykonane wyłącznie w obrębie tego Państwa.

### Artykuł 3.

Każda z obydwóch Wysokich Umawiających się Stron ma prawo zabronić żeglugi powietrznej ponad pewnemi strefami swego własnego terytorjum, o ile w tym względzie nie będzie czyniona żadna różnica pomiędzy statkami powietrznymi krajowemi, a statkami powietrznymi drugiego Państwa. Zastrzeżenie to nie dotyczy statków powietrznych, które do celów specjalnych używane są przez władze państwowe.

Każde z Umawiających się Państw zobowiązuje się zawiadamiać drugie Państwo o strefach swego obszaru, ponad któremi przelot jest wzbroniony.

Poza wyżej wymienionemi strefami każda z Wysokich Umawiających się Stron zastrzega sobie prawo w wypadkach wyjątkowych w czasie pokoju czasowo ograniczyć lub zakazać ze skutkiem natychmiastowym żeglugi powietrznej ponad swoim obszarem całkowicie lub częściowo pod warunkiem, że nie będzie czyniona żadna różnica pomiędzy statkami powietrznymi drugiej Umawiającej się Strony, a statkami powietrznymi, należącemi do innych państw obcych.

rant se rendre sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou survoler ce territoire (avec ou sans atterrissage), doivent chaque fois être munis d'une autorisation spéciale.

Par aéronefs militaires on comprend tous les aéronefs qui font partie de l'armement militaire ou qui, par de marques spéciales sont caractérisés comme aéronefs militaires, ou qui sont placés sous le commandement d'une personne en service militaire.

### Article 2.

Les aéronefs ressortissant à l'une des Hautes Parties Contractantes, leur équipage, leurs passagers et leur chargement, lorsqu'ils se trouveront sur le territoire de l'autre État, seront soumis aux obligations résultant des dispositions en vigueur dans l'État survolé, notamment aux prescriptions relatives à la navigation aérienne en général, en tant qu'elles s'appliquent à tous les aéronefs étrangers sans distinction de nationalité, aux droits de douane et autres droits fiscaux, aux interdictions d'importation et d'exportation, aux prescriptions de transport de personnes, de bagages et marchandises, à la sécurité et à l'ordre public, ainsi qu'aux prescriptions sanitaires et de passeports.

Ils seront en outre soumis aux autres obligations résultant de la législation générale en vigueur, à moins de dispositions contraires de la présente Convention.

Le transport commercial de personnes, de bagages et marchandises entre deux points du territoire national pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

Le combustible à bord des aéronefs au moment de l'arrivée sera exempté des droits de douane, à l'exception des quantités déchargées sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ou bien de celui utilisé pour des vols effectués uniquement à l'intérieur de cet État.

### Article 3.

Chacune des deux Hautes Parties Contractantes a le droit d'interdire la navigation aérienne au-dessus de certaines zones de son propre territoire, sous réserve qu'il ne soit fait aucune distinction entre leurs aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre État. Cette réserve ne s'applique point aux aéronefs utilisés par les autorités d'État dans des buts spéciaux.

Chacun des États Contractants s'engage à faire connaître à l'autre État les zones de son territoire dont le survol est interdit.

En dehors des zones ci-dessus mentionnées chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit, en temps de paix, de restreindre ou d'interdire provisoirement, en partie ou complètement, dans des circonstances exceptionnelles et avec effet immédiat, la navigation aérienne au-dessus de son territoire, à condition qu'il ne soit fait aucune distinction entre les aéronefs ressortissant à l'autre Partie Contractante et ceux ressortissant aux autres États étrangers.

## Artykuł 4.

Każdy statek powietrzny, który znajdzie się ponad strefą zakazaną, jest obowiązany z chwilą spostrzeżenia tego, dać sygnał alarmowy, przewidziany przepisami o żegludze powietrznej państwa, nad którym przelatuje.

Ponadto powinien on wylądować, możliwie najszybciej, poza obrębem strefy zakazanej na najbliższym lotnisku tego Państwa.

Temu samemu obowiązkowi podlegają statki powietrzne, przelatujące nad strefą zakazaną, którym podczas przelotu zostanie podany sygnał specjalny dla zwrócenia ich uwagi.

## Artykuł 5.

Statki powietrzne powinny posiadać wyraźne i dobrze widoczne znaki, pozwalające na ich rozpoznanie w czasie lotu (znaki przynależności państwowej i rejestracji); poza tem powinny one posiadać nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela; na pokładzie statków powietrznych powinny się znajdować świadectwa rejestracji i sprawności technicznej oraz wszelkie inne dokumenty, przepisane dla żeglugi powietrznej w ich Państwie macierzystem.

## Artykuł 6.

Członkowie załogi, pełniący na pokładzie statku powietrznego czynności, wymagające w ich Państwie macierzystym specjalnego zezwolenia, powinni być zaopatrzeni w dokumenty przepisane w tem Państwie dla żeglugi powietrznej, a mianowicie w przepisowe świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencje).

Pozostali członkowie załogi powinni być zaopatrzeni w dokumenty, stwierdzające ich zatrudnienie na pokładzie, ich zawód, tożsamość i przynależność państwową.

Załoga i podróżni będą obowiązani mieć przy sobie dokumenty (paszporty i t. p.) ewentualnie wymagane dla wjazdu lub pobytu na terytorjum, do którego udają się, o ile w tym względzie nie nastąpi między Umawiającymi się Państwami inne porozumienie.

## Artykuł 7.

Świadectwa sprawności technicznej statków powietrznych, świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencje) załogi, wydane lub uznane za ważne przez jedną z Wysokich Umawiających się Stron, będą ważne na obszarze drugiego Umawiającego się Państwa narówni z odpowiednimi dokumentami wystawionymi lub uznanymi za ważne przez to drugie Państwo, jednak z zastrzeżeniem, że świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencje) załogi będą ważne jedynie dla obsługi statków powietrznych Państwa, wystawiającego te dokumenty. Wszelkie wyjątki muszą być dozwolone przez naczelne władze lotnicze drugiego Umawiającego się Państwa.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zastrzeże sobie prawo nieuznawania dla żeglugi powietrznej na swoim terytorjum świadectw uzdolnienia i upoważnień, wydanych jej obywatelom przez drugie Umawiające się Państwo.

## Article 4.

Tout aéronef se trouvant au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal d'alarme prescrit par le règlement de la navigation aérienne de l'État survolé, il devra en outre le plus tôt possible atterrir en dehors de la zone interdite sur un aéroport de cet État le plus rapproché.

Cette même obligation s'applique aux aéronefs survolant une zone interdite et auxquels aura été fait le signal spécial destiné à appeler son attention.

## Article 5.

Les aéronefs doivent porter des marques distinctives et très visibles, permettant leur identification en vol (marques de nationalité et d'immatriculation); ils porteront en outre le nom et le domicile du propriétaire; à bord des aéronefs doivent se trouver des certificats d'immatriculation, de navigabilité et tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans leur État d'origine.

## Article 6.

Les membres de l'équipage qui exerceront à bord de l'aéronef des fonctions soumises dans leur pays d'origine à une autorisation spéciale devront être munis des documents prescrits dans cet État pour la navigation aérienne et notamment des brevets et licences réglementaires.

Les autres membres de l'équipage devront être munis des documents certifiant leur occupation à bord, leur profession, leur identité et leur nationalité.

L'équipage et les passagers seront tenus d'avoir sur eux les documents (passeports, etc.) exigés éventuellement pour l'entrée ou le séjour dans le territoire sur lequel ils se rendent, à moins qu'une entente à ce sujet ne soit intervenue entre les deux États Contractants.

## Article 7.

Les certificats de navigabilité des aéronefs, brevets et licences de l'équipage, délivrés ou rendus exécutoires par l'une des Hautes Parties Contractantes, seront valables sur le territoire de l'autre État Contractant au même titre que les documents correspondants délivrés ou rendus exécutoires par cet autre État, sous réserve cependant que les brevets et licences de l'équipage seront valables uniquement pour les services des aéronefs de l'État ayant délivré ces documents. Toutes les exceptions devront être agréées par les autorités supérieures aéronautiques de l'autre État Contractant.

Chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit de ne pas accepter pour la navigation aérienne sur son territoire les brevets d'aptitude et licences délivrées à ses ressortissants par l'autre État Contractant.

## Artykuł 8.

Statki powietrzne mogą być zaopatrzone w sprzęt radiokomunikacyjny pod warunkiem posiadania na pokładzie specjalnego upoważnienia, wydanego w tym celu przez Państwo macierzyste.

Sprzęt ten może być używany nad obszarem jednej z Wysokich Umawiających się Stron tylko pod warunkiem, że używanie to będzie się odbywało zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym Państwie.

Aparaty powyższe będą obsługiwane wyłącznie przez członków załogi, posiadających specjalne upoważnienia wydane w tym celu przez właściwe władze Państwa macierzystego.

Obydwa Państwa Umawiające się zastrzegają sobie, ze względów bezpieczeństwa, prawo wydawania przepisów, dotyczących sprzętu radiokomunikacji lotniczej.

## Artykuł 9.

Statki powietrzne, ich załoga i pasażerowie nie mają prawa przewożenia: broni, amunicji, gazów trujących, materiałów wybuchowych, ani też gołębi pocztowych, o ile nie posiadają specjalnego zezwolenia wydanego przez Państwo, przez które samolot przelatuje.

W rozumieniu niniejszej umowy sprzęt i amunicja sygnalizacyjne nie są uważane za broń lub amunicję.

Przewóz materiałów fotograficznego i kinofotograficznego jest dozwolony bez specjalnego zezwolenia pod warunkiem, że sprzęt ten będzie przewożony w taki sposób, że użycie jego w czasie podróży zostanie uniemożliwione.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron ma prawo ze względów porządku i bezpieczeństwa publicznego ograniczyć na swoim terytorjum przewóz innych przedmiotów niż te, które zostały wyliczone w ustępie pierwszym niniejszego artykułu, o ile nie będzie pod tym względem robiona różnica między własnymi statkami powietrznymi a statkami drugiej Umawiającej się Strony.

## Artykuł 10.

Statki powietrzne, przewożące pasażerów, bagaż lub towary powinny posiadać wykaz imienny pasażerów i manifest towarowy, opisujący rodzaj i ilość ładunku, jak również niezbędne deklaracje celne.

## Artykuł 11.

Przewozy pocztowe zostaną unormowane bezpośrednio drogą specjalnych układów pomiędzy Zarządami pocztowymi obydwu Państw Umawiających się.

## Artykuł 12.

We wszystkich wypadkach odlotu lub wylądowania, każde Państwo Umawiające się może na swoim terytorjum przez swe władze kompetentne poddać rewizji statki powietrzne drugiego Umawiającego się Państwa oraz sprawdzeniu świadectwa i przepisane dokumenty

## Article 8.

Les aéronefs peuvent être munis de matériel de radiocommunication s'ils ont à bord l'autorisation spéciale, délivrée à cet effet par leur État d'origine.

Ce matériel ne pourra être utilisé au-dessus du territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes qu'à condition que son emploi soit conforme aux règlements en vigueur dans cet État.

Ces appareils ne seront desservis que par les membres de l'équipage porteurs d'une autorisation spéciale délivrée à cet effet par les autorités compétentes de leur État d'origine.

Les deux États Contractants se réservent le droit, pour des raisons de sécurité, d'édicter des règlements relatifs au matériel de radiocommunication d'aéronefs.

## Article 9.

Les aéronefs, leur équipage et leurs passagers n'ont pas le droit de transporter des armes, des munitions, des gaz asphyxiants, des explosifs, ni des pigeons voyageurs, si ce n'est avec une autorisation spéciale de la part de l'État survolé par l'aéronef.

Dans la présente Convention, le matériel et les munitions de signalisation ne sont pas considérés comme armes et munitions.

Le transport de matériel photographique et cinématographique est permis sans autorisation spéciale à condition que ce matériel se trouve placé dans des conditions telles que son utilisation en cours de route soit rendue impossible.

Chacune des Hautes Parties Contractantes a le droit, pour des raisons d'ordre et de sécurité publique, de limiter sur son territoire le transport d'objets autres que ceux énumérés à l'alinéa premier du présent article, pourvu qu'il ne soit pas fait de différence à cet égard entre les aéronefs nationaux et ceux de l'autre Partie Contractante.

## Article 10.

Les aéronefs transportant des passagers, bagages ou marchandises devront être munis d'une liste des voyageurs et, pour les marchandises, d'un manifeste descriptif de la cargaison en nature et quantité, ainsi que des déclarations en douane nécessaires.

## Article 11.

Les transports postaux seront réglés directement par les administrations postales des deux États Contractants par voie d'arrangements spéciaux.

## Article 12.

Dans tous les cas de départ et d'atterrissage, chaque État Contractant pourra faire visiter sur son territoire, par les autorités compétentes, les aéronefs de l'autre État Contractant et faire vérifier les certificats et documents réglementaires.

## Artykuł 13.

Lotniska otwarte do użytku publicznego będą dostępne dla statków powietrznych obydwu Państw na jednakowych warunkach.

Statki te będą mogły również korzystać ze służby meteorologicznej, radioelektrycznej, jak również z urządzeń, służących dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Wysokość ewentualnych opłat (za lądowanie, postój i t. p.) będzie jednakowa zarówno dla statków powietrznych krajowych, jak i należących do drugiego Państwa.

## Artykuł 14.

Statki powietrzne, udające się do jednego z Państw Umawiających się lub przybywające z niego przy przylocie lub odlocie mogą korzystać wyłącznie z otwartych do użytku publicznego lotnisk celnych (z kontrolą paszportową) i to bez prawa lądowania między granicą a temi lotniskami.

W wypadkach wyjątkowych, władze właściwe będą mogły zezwolić na odlot lub przylot na inne lotniska, gdzie będą dokonane odprawa celna i kontrola paszportowa. Koszty, powstałe z tego tytułu, będą w tym wypadku obciążały Stronę zainteresowaną; zakaz lądowania pomiędzy lotniskiem a granicą stosuje się również do tych wypadków specjalnych.

W wypadku lądowania przymusowego lub przewidzianego w art. 4 poza lotniskami, przewidzianymi w ustępie pierwszym niniejszego artykułu, dowódca, załoga i pasażerowie statku powietrznego powinni stosować się do przepisów obowiązujących w Państwie, gdzie lądowanie będzie miało miejsce.

Obydwie Wysokie Umawiające się Strony będą wzajemnie podawały sobie do wiadomości wykazy lotnisk otwartych do użytku publicznego. Wykazy te będą podawały lotniska celne, posiadające służbę kontroli paszportowej.

Wszelkie zmiany wprowadzone do wspomnianych wykazów, jak również wszelkie ograniczenia chociażby czasowe prawa korzystania z jednego z tych lotnisk, powinny być natychmiast podane do wiadomości drugiej Umawiającej się Stronie.

## Artykuł 15.

Granice obydwóch Umawiających się Stron mogą być przelatywane przez statki powietrzne (którymi można kierować) jedynie między punktami, ustalonymi przez zainteresowaną Umawiającą się Stronę.

Odcinek graniczny, wyznaczony przez jedną z Wysokich Umawiających się Stron do przelotu jej granic przez własne lub obce statki powietrzne jest również otwarty dla statków drugiej Umawiającej się Strony.

Statki powietrzne obydwóch Wysokich Umawiających się Stron, przelatujące nad terytorjum drugiej Umawiającej się Strony, obowiązane są trzymać się ściśle szlaków przepisanych przez Państwo zainteresowane, z wyjątkiem wypadków kiedy będą zmuszone przez warunki atmosferyczne zboczyć z tych szlaków. W braku przepisów, dotyczących szlaków, lot powinien się odbywać po najkrótszej linii.

## Article 13.

Les aérodomes ouverts à la navigation aérienne publique seront accessibles dans les mêmes conditions aux aéronefs des deux États. Ces aéronefs pourront également profiter des services météorologiques, radioélectriques, ainsi que des installations servant à la sécurité du trafic aérien. Les taxes éventuelles (pour atterrissage, séjour, etc.) seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre État.

## Article 14.

A l'entrée et à la sortie, les aéronefs à destination ou en provenance d'un des États Contractants ne pourront utiliser que les aérodomes douaniers publics (avec service de passeports) et ce sans atterrissage entre la frontière et ces aérodomes.

Dans des cas particuliers, les autorités compétentes pourront autoriser le départ ou l'arrivée sur d'autres aérodomes où seront effectuées les opérations douanières et le contrôle des passeports. Les frais entraînés par ce service spécial seront alors à la charge de la partie intéressée; l'interdiction d'atterrissage entre l'aérodom et la frontière s'applique également à ces cas spéciaux.

En cas d'atterrissage forcé ou d'atterrissage prévu par l'article 4, en dehors des aérodomes prévus au premier alinéa du présent article, le commandant de bord, l'équipage et les passagers de l'aéronef devront se conformer à la réglementation en vigueur dans l'État où l'atterrissage aura lieu.

Les deux Hautes Parties Contractantes se communiqueront réciproquement la liste des aérodomes ouverts à la navigation aérienne publique; Cette liste définira les aérodomes douaniers avec service de contrôle des passeports.

Toutes les modifications apportées à ces listes ainsi que toutes restrictions, même temporaires, du droit d'utiliser l'un de ces aérodomes, devront être immédiatement communiquées à l'autre Partie Contractante.

## Article 15.

Les frontières des deux Parties Contractantes ne pourront être survolées par les aéronefs (qui peuvent être dirigés) qu'entre des points fixés par la Partie Contractante intéressée.

La zone de franchissement fixée par l'une des Hautes Parties Contractantes pour le survol de ses frontières par ses aéronefs ou par des aéronefs étrangers est aussi ouverte aux aéronefs de l'autre Partie Contractante.

Les aéronefs des deux Hautes Parties Contractantes au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante sont tenus de suivre strictement les itinéraires prescrits par l'État intéressé excepté le cas où ils seraient forcés, par les conditions atmosphériques, de dévier desdits itinéraires. A défaut des prescriptions relatives à l'itinéraire, la direction la plus courte devra être suivie.

## Artykuł 16.

Jako balast mogą być wyrzucane z pokładu statku powietrznego jedynie piasek drobny lub woda.

## Artykuł 17.

Inne niż balast przedmioty lub materiały mogą być w drodze tylko wtedy wyrzucane lub w inny sposób usuwane, jeżeli Państwo, nad którego obszarem znajduje się statek powietrzny, udzieli na to specjalnego zezwolenia.

Wyrzucanie odpadków ze statków powietrznych w czasie lotu powinno się odbywać zgodnie z odnośnymi przepisami, wydanymi w tym celu przez Państwo, nad którym się przelatuje.

## Artykuł 18.

We wszystkich kwestjach przynależności państwowej, mogących wyniknąć przy stosowaniu niniejszej konwencji, przyjmuje się, że statki powietrzne mają przynależność tego Państwa, do którego rejestru są prawidłowo wpisane.

Statek powietrzny może być wpisany do rejestru jednego z Państw Umawiających się tylko wtedy, gdy jest w całości własnością obywateli tego Państwa. Jeżeli statek powietrzny należy do przedsiębiorstwa lub jakiegokolwiek bądź osoby prawnej, powinny one dla uznania ich za polskie lub węgierskie odpowiadać warunkom ustanowionym przez ustawodawstwo polskie albo węgierskie.

## Artykuł 19.

Każdy statek powietrzny, który przylatuje do jednego z Państw Umawiających się, bądź przelatuje ponad jego terytorjum i na niem ląduje z przyczyn koniecznych, może uniknąć zajęcia za podrobienie patentu lub wzoru, składając zabezpieczenie, którego wysokość zostanie w możliwie najkrótszym czasie ustanowiona przez władzę właściwą w miejscu, w którym zajęcie winno nastąpić.

## Artykuł 20.

Statki powietrzne obydwóch Państw Umawiających się przy lądowaniu zwłaszcza w razie niebezpieczeństwa będą miały prawo do korzystania z takich samych środków pomocy, co i statki krajowe.

Przy ratowaniu statków powietrznych, będących w niebezpieczeństwie na morzu stosowane będą, w braku umowy specjalnej, zasady prawa morskiego.

## Artykuł 21.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie podawała do wiadomości drugiej Strony wszystkie obowiązujące na jej obszarze przepisy, dotyczące żeglugi powietrznej.

## Artykuł 22.

Szczegóły wykonywania niniejszej konwencji, a zwłaszcza dotyczące formalności celnych, zostaną uregulowane w miarę potrzeby i w granicach dopuszczalnych w drodze bezpośredniego porozumienia się pomiędzy właściwymi władzami obydwu Wysokich Umawiających się Stron.

## Artykuł 23.

Wszelkie nieporozumienia w związku z wykładnią i stosowaniem niniejszej konwencji, które

## Article 16.

En fait de lest, il ne peut être jeté du bord de l'aéronef que du sable fin et de l'eau.

## Article 17.

En cours de route ne pourront être jetés ou abandonnés en dehors de lest que des objets ou des matières pour lesquels l'État au-dessus du territoire duquel se trouve l'aéronef aura accordé une autorisation spéciale à cet effet.

Le jet de déchets par les aéronefs en vol doit avoir lieu conformément aux dispositions prises à cet effet par l'État survolé.

## Article 18.

Pour toutes les questions de nationalité à envisager dans l'application de la présente Convention, il est entendu que les aéronefs ont la nationalité de l'État sur les registres duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Un aéronef ne peut être immatriculé au registre d'un des États Contractants que s'il appartient en entier aux citoyens de cet État. Si l'aéronef appartient à une compagnie ou à une personne juridique quelconque, celles-ci, pour être considérées comme polonaises ou hongroises, doivent répondre aux conditions imposées par la législation polonaise ou hongroise.

## Article 19.

Tout aéronef, arrivant dans l'un des États Contractants ou traversant son territoire et y effectuant les atterrissages nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contre-façon d'un brevet ou modèle moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant sera fixé, dans le plus bref délai possible, par l'autorité compétente au lieu où la saisie devra être effectuée.

## Article 20.

Les aéronefs ressortissant aux deux États Contractants auront le droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Le sauvetage des aéronefs se trouvant en danger sur la mer est réglé, sauf convention spéciale, par les principes du droit maritime.

## Article 21.

Chacune des deux Hautes Parties Contractantes communiquera à l'autre tous les règlements sur la navigation aérienne en vigueur sur son territoire.

## Article 22.

Les détails d'application de la présente Convention et, surtout ceux intéressant les formalités douanières seront réglés au besoin et dans les limites du possible par entente directe entre les administrations compétentes des deux Hautes Parties Contractantes.

## Article 23.

Toute contestation relative à l'interprétation et à l'application de la présente Convention qui ne

nie będą mogły być uregulowane polubownie w drodze dyplomatycznej zwykłej, zostaną podane na żądanie jednej z Wysokich Umawiających się Stron arbitrażowi przed sądem, którego skład jest przewidziany w niniejszym artykule. Decyzje Sądu Rozjemczego będą obowiązujące dla obydwu Umawiających się Państw.

Sąd Rozjemczy będzie się składał z trzech członków i zostanie utworzony w ten sposób, że każde z Państw w przeciągu miesiąca od chwili zażądania zwołania Sądu będzie mogło mianować swojego sędziego.

Przewodniczący Sądu Rozjemczego zostanie wyznaczony w przeciągu następnego miesiąca w drodze obopólnego porozumienia obydwu Wysokich Umawiających się Stron. Przewodniczącym tym winien być biegły w dziedzinie żeglugi powietrznej, obywatel jakiegokolwiek trzeciego Państwa, nie posiadający miejsca zamieszkania na obszarze ani jednego ani drugiego z obydwu Umawiających się Państw i nie spełniający żadnej funkcji w tych obydwu Państwach.

Jeśli w przeciągu miesiąca jedna z Wysokich Umawiających się Stron nie wyznaczy swego sędziego rozjemcy, albo też jeżeli w przeciągu następnego miesiąca wybór przewodniczącego nie odbędzie się z powodu braku porozumienia pomiędzy obydwoma Państwami Prezydent Związku Szwajcarskiego będzie proszony o dokonanie potrzebnych nominacji.

Siedzibę Sądu Rozjemczego wyznaczy Przewodniczący.

Decyzje Sądu Rozjemczego będą zapadały większością głosów. Procedura zostanie ustalona przez Sąd Rozjemczy; może ona być przeprowadzona pisemnie jeśli obydwie Wysokie Strony nie będą miały nic przeciwko temu.

Każda z Umawiających się Stron pokryje kosztą wynagrodzenia swojego sędziego rozjemcy oraz połowę wynagrodzenia przewodniczącego, jak również połowę kosztów postępowania.

#### Artykuł 24.

Każdej z Wysokich Umawiających się Stron przysługuje zawsze prawo wypowiedzenia niniejszej konwencji za uprzednim wypowiedzeniem na rok zgóry.

#### Artykuł 25.

Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione w Warszawie w możliwie najkrótszym czasie.

Wejdzie ona w życie trzydziestego dnia po dacie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych.

Na dowód czego pełnomocnicy podpisali konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swe pieczęcie.

Sporządzono w Budapeszcie, w dwóch oryginałach w języku francuskim dnia 28 listopada 1931 r.

*Stanisław Łepkowski*

*Leon Babiński*

*Tormay Géza*

pourra être réglée à l'amiable par la voie diplomatique ordinaire sera soumise à la demande d'une des Hautes Parties Contractantes à l'arbitrage devant un tribunal dont la composition est prévue dans le présent article. Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les deux États Contractants.

Le tribunal arbitral comprendra trois membres et il sera composé de telle façon que chacun des États dans le délai d'un mois depuis le moment de la demande puisse nommer son arbitre.

Le président du tribunal arbitral sera nommé dans le délai du mois suivant, en vertu d'une entente entre les deux Hautes Parties Contractantes. Ce président devra être un expert des questions de navigation aérienne, citoyen d'un troisième État quelconque, ne pas posséder de domicile sur le territoire de l'un ou de l'autre des deux États Contractants et n'avoir aucune fonction dans ces deux États.

Si, au cours d'un mois, une des Hautes Parties Contractantes n'a pas désigné son arbitre ou bien si, au courant du mois suivant, le choix du président n'a pas eu lieu, faute d'une entente entre les deux États, le Président du Conseil Fédéral Suisse sera prié de procéder aux nominations nécessaires.

Le siège du tribunal arbitral sera fixé par le président.

Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité des voix. La procédure sera indiquée par le tribunal arbitral, elle pourra se faire par écrit si les deux Hautes Parties n'y voient pas d'inconvénients.

Chacune des Parties Contractantes couvrira les frais des honoraires de son arbitre et la moitié des honoraires du président, ainsi que la moitié des frais de la procédure.

#### Article 24.

Chacune des Hautes Parties Contractantes a toujours droit de dénoncer la présente Convention moyennant un préavis d'un an.

#### Article 25.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés à Varsovie dans le plus bref délai possible.

Elle entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date de l'échange des ratifications.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Budapest, en double original en français, le 28 novembre 1931.

*Stanisław Łepkowski*

*Leon Babiński*

*Tormay Géza*



**PROTOKÓŁ DODATKOWY.**

Przy podpisywaniu umowy o żegludze powietrznej między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Węgierskiem, odnośni pełnomocnicy zgodzili się między innymi na następujące postanowienia:

- 1) do artykułu pierwszego umowy:
  - a) Przez statki powietrzne w rozumieniu niniejszej umowy należy uważać statki powietrzne, posiadające własne środki napędowe lub ich nie posiadające. Postanowienia niniejszej umowy mają zastosowanie do statków powietrznych nie posiadających własnych środków napędowych, o tyle tylko, o ile pozwala na to ich charakter specjalny.
  - b) Nie naruszając w niczem zasady ogólnej zawartej w ust. 2 artykułu pierwszego niniejszej umowy, przyjmuje się, że wszelki przewóz międzynarodowy osób, bagażu i towarów, uskuteczniany za wynagrodzeniem przez statek powietrzny wpisany do rejestru jednej z Wysokich Umawiających się Stron (sporadyczne loty zarobkowe) może być dokonywany pomiędzy terytoriami obydwu Wysokich Umawiających się Stron lub ponad nimi wyłącznie na podstawie uprzedniego zezwolenia na przylot lub przelot, wydanego przez władze, które będą wskazane przez każdą z Wysokich Umawiających się Stron.
  - c) Klauzula narodu najbardziej uprzywilejowanego, przyznana w ust. 3 artykułu pierwszego umowy nie dotyczy strony finansowej podatków bezpośrednich ani opłat. Sprawa podatków bezpośrednich nakładanych na przedsiębiorstwa żegludgi powietrznej, wykonywujące swoją działalność na obszarach obydwu Państw, będzie normowana według umowy między Polską a Węgrami z dnia 12 maja 1928 r. w celu uniknięcia podwójnego opodatkowania.

## 2) do art. 22 umowy.

Nie przesądzając przyszłych układów pomiędzy właściwymi władzami celnymi, przyjmuje się już od chwili obecnej, że jeśli przy przylocie statku powietrznego zostanie stwierdzona niezgodność pomiędzy towarami przewożenymi a dowodami wyżej wymienionymi, władze celne lotniska przylotu będą mogły porozumiewać się bezpośrednio z właściwymi władzami celnymi drugiego Umawiającego się Państwa.

Sporządzono w Budapeszcie, w dwóch oryginałach, w języku francuskim, w dniu 28 listopada 1931 r.

*Stanisław Łepkowski*  
*Leon Babiński*

*Tormay Géza*

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją i protokołem dodatkowym, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości jak i każde z zawartych w nich postanowień; oświadczamy, że są

**PROTOCOLE ADDITIONNEL.**

Au moment de la signature de la Convention relative à la navigation aérienne entre la République de Pologne et le Royaume de Hongrie, les Plénipotentiaires respectifs se sont mis en outre d'accord sur les points suivants:

## 1) Ad Article premier de la Convention:

a) Par aéronefs au sens de la présente Convention, il faut entendre les aéronefs possédant ou non des moyens propres de propulsion. Les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent aux aéronefs ne possédant pas de moyens propres de propulsion qu'en tant que le caractère spécial de tels aéronefs le permet.

b) Sans toucher à la règle générale contenue à l'alinéa 2 de l'article premier de la présente Convention, il est entendu que tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué contre rémunération par un aéronef immatriculé sur les registres d'une des Hautes Parties Contractantes (vols isolés à but lucratif), ne pourra se faire entre ou à travers les territoires des deux Hautes Parties Contractantes que moyennant autorisation préalable d'entrée ou de survol, délivrée par les autorités qui seront indiquées par chacune des Hautes Parties Contractantes.

c) La clause de la nation la plus favorisée accordée dans l'article premier, alinéa 3, de la Convention ne concerne pas le côté financier des impôts directs et des taxes. La question des impôts directs, perçus sur les entreprises de navigation aérienne exerçant leur activité sur le territoire des deux États, sera réglée suivant la Convention entre la Pologne et la Hongrie du 12 mai 1928 afin d'éviter une double imposition.

## 2) Ad Article 22 de la Convention:

Sans préjuger aux ententes futures entre les autorités douanières compétentes il est dès à présent établi que si, à l'arrivée d'un aéronef, une divergence était constatée entre les marchandises transportées et les documents ci-dessus mentionnés, les autorités douanières du port d'arrivée pourront se mettre directement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre État Contractant.

Fait à Budapest, en double original, en français, le 28 novembre 1931.

*Stanisław Łepkowski*  
*Leon Babiński*

*Tormay Géza*

Après avoir vu et examiné lesdits Convention et Protocole Additionnel Nous les avons approuvés et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclarons qu'ils sont acceptés,

przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 7 lutego 1933 r.

(—) *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów:

(—) *A. Prystor*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *Beck*

L. S.

ratifiés et confirmés et promettons qu'ils seront inviolablement observés.

En foi de quoi, Nous avons donné les Présentes, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 7 février 1933.

(—) *I. Mościcki*

Le Président du Conseil des Ministres:

(—) *A. Prystor*

Le Ministre des Affaires Étrangères:

(—) *Beck*

L. S.