

315

K O N W E N C J A

między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Łotewską, dotycząca eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej, podpisana w Rydze dnia 16 czerwca 1938 r.

W IMIENIU RZECZYSPOLITEJ POLSKIEJ,
M Y, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PREZYDENT RZECZYSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

Dnia szesnastego czerwca tysiąc dziewięćset trzydziestego ósmego roku podpisana została w Rydze między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Łotewskiej konwencja dotycząca eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej o następującym brzmieniu dosłownym:

K O N W E N C J A

między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Łotewską o eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej.

PREZYDENT RZECZYSPOLITEJ
POLSKIEJ

i

PREZYDENT REPUBLIKI ŁOTEWSKIEJ

ożywieni jednakowym pragnieniem uregulowania, ułatwienia i popierania komunikacji powietrznych w obu krajach, na zasadzie Konwencji, zarządzającej żeglugę powietrzną z dnia 13 października 1919 r. postanowili zawrzeć w tym celu Konwencję i mianowali swymi odnośnymi pełnomocnikami:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

p. Jerzego KŁOPOTOWSKIEGO, Chargé d'affaires a. i. na Łotwie,

Prezydent Republiki Łotewskiej:

p. Janis'a TEPFERS'A, Generalnego Sekretarza w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, którzy, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Art. 1.

Rząd Republiki Łotewskiej na wniosek Rządu Polskiego udzieli polskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez

Przekład.

C O N V E N T I O N

entre la République de Pologne et la République de Lettonie relative à l'exploitation des lignes de communication aérienne régulière.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
DE POLOGNE

et

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
DE LETTONIE

également désireux de régler, faciliter et favoriser le développement des communications aériennes dans les deux pays sur la base de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919, ont résolu de conclure une Convention à cet effet, et ont désigné pour leurs plénipotentiaires respectifs:

Le Président de la République de Pologne:

M. Jerzy KŁOPOTOWSKI, Chargé d'affaires a. i. en Lettonie,

Le Président de la République de Lettonie:

M. Jānis TEPFERS, Secrétaire Général au Ministère des Affaires Étrangères, lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs reconnus en bonne et dûe forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1.

Le Gouvernement de la République de Lettonie accordera sur la demande du Gouvernement Polonais à une entreprise polonaise de na-

Rząd Polski, zezwoleń niezbędnych dla eksploatacji na terytorium łotewskim następujących linii komunikacji powietrznej:

1. Warszawa — Wilno (Kaunas) — Riga — Tallinn — Helsinki i z powrotem,
2. jednej linii tranzytowej ponad terytorium łotewskim z prawem lądowania w Rydze.

Szlak tej linii wyznaczony będzie następnie za wspólnym porozumieniem właściwych władz lotniczych Wysokich Umawiających się Stron.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek Rządu Łotewskiego udzieli łotewskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez Rząd Łotewski, zezwoleń niezbędnych dla eksploatacji na terytorium polskim następujących linii komunikacji powietrznej:

dwóch linii tranzytowych ponad terytorium polskim, których szlaki i miejsca lądowania wyznaczone zostaną następnie za wspólnym porozumieniem właściwych władz lotniczych Wysokich Umawiających się Stron.

Przedsiębiorstwa, którym wyżej wymienione zezwolenia zostaną udzielone, będą mogły na liniach, na których otrzymają koncesję, poza przelotami regularnymi przewidzianymi w rozkładzie, dokonywać przelotów dodatkowych.

Art. 2.

Zakładanie linii lotniczych, przebiegających ponad terytoriami obu Wysokich Umawiających się Stron, innych niż te, o których jest mowa w artykule 1 niniejszej Konwencji, będzie mogło być dokonywane w drodze umowy pomiędzy obydwoma Wysokimi Umawiającymi się Stronami.

Wszystkie postanowienia niniejszej Konwencji będą miały zastosowanie również i do tych nowych linii lotniczych.

Art. 3.

Każda z Umawiających się Stron rezerwuje sobie prawo udzielenia zezwolenia na eksploatację linii wymienionych w artykule 1 w granicach swego terytorium, również i przedsiębiorstwom państw trzecich.

Art. 4.

Uprawnienia i obowiązki przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych, jak również i szczegółowe warunki eksploatacji linii wymienionych w artykule 1, zostaną określone w umowach zawartych:

- a) przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej z przedsiębiorstwem lotniczym łotewskim,
- b) przez Ministerstwo Komunikacji Republiki Łotewskiej z przedsiębiorstwem lotniczym polskim.

vigation aérienne, désignée par le Gouvernement Polonais les autorisations nécessaires pour l'exploitation sur le territoire letton des lignes de communication aérienne suivantes:

1. Warszawa — Wilno — (Kaunas) — Riga — Tallinn — Helsinki et retour
2. D'une ligne de transit au-dessus du territoire letton avec le droit d'atterrissage à Riga.

L'itinéraire de cette ligne sera désigné ultérieurement d'un commun accord par les autorités compétentes aéronautiques des Hautes Parties Contractantes.

Le Gouvernement de la République de Pologne accordera sur la demande du Gouvernement Letton à une entreprise lettonne de navigation aérienne désignée par le Gouvernement Letton, les autorisations nécessaires pour l'exploitation sur le territoire polonais des lignes de communication aérienne suivantes:

deux lignes de transit au-dessus du territoire polonais, dont l'itinéraire et les points d'atterrissage seront désignés ultérieurement d'un commun accord par les autorités compétentes aéronautiques des Hautes Parties Contractantes.

Les entreprises auxquelles les autorisations susmentionnées auront été accordées, pourront en dehors de vols réguliers prévus par l'horaire, exécuter sur les lignes, dont elles sont concessionnaires, des vols additionnels.

Article 2.

L'établissement des lignes aériennes, traversant les territoires des deux Hautes Parties Contractantes, autres que celles, dont il est question à l'article 1-er de la présente Convention, pourra s'effectuer en vertu d'un accord entre les deux Hautes Parties Contractantes.

Toutes les stipulations de la présente Convention seront également applicables à ces nouvelles lignes aériennes.

Article 3.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit d'accorder la permission de l'exploitation des lignes mentionnées à l'article 1-er, dans les limites de son territoire, aussi aux entreprises des états tiers.

Article 4.

Les droits et les obligations des entreprises aériennes désignées, ainsi que les conditions détaillées d'exploitation des lignes mentionnées à l'article 1-er seront définies dans les accords à conclure:

- a) par le Ministère des Communications de la République de Pologne avec l'entreprise aérienne lettonne,
- b) par le Ministère des Communications de la République de Lettonie avec l'entreprise aérienne polonaise.

Art. 5.

Obydwie Wysokie Umawiające się Strony poczynią każda na swym terytorium zarządzenia niezbędne w celu zapewnienia przedsiębiorstwom koncesjonowanym, w granicach możliwości i za zwrotem kosztów, korzystania z lotnisk, urządzeń bezpieczeństwa lotów i służb technicznych na liniach wymienionych w artykule 1.

Art. 6.

Obydwie Wysokie Umawiające się Strony zobowiązują się, w granicach obowiązujących ustaw i przepisów do zapewnienia przedsiębiorstwom koncesjonowanym ułatwień dla przyspieszenia dokonywania formalności celnych i administracyjnych, dotyczących przewozu powietrznego osób, bagaży, towarów i przesyłek pocztowych.

Art. 7.

Samoloty przeznaczone do eksploatacji linii przewidzianych w artykule 1, silniki wbudowane do tych samolotów, części zapasowe (łącznie z silnikami zapasowymi), wszelkie przedmioty niezbędne do urządzenia samolotów lub do ich utrzymania, jak również i do eksploatacji linii wymienionych w artykule 1, będą zwolnione od cła i z chwilą ich wejścia na terytoria obu Państw, nie będą podlegały ograniczeniom wynikającym z przepisów o ruchu towarowym i dewizowym pod warunkiem, aby wszystkie przedmioty i materiały wyżej wymienione były wwieszone dla użytku czasowego i zostały w ciągu jednego roku odesłane z powrotem do kraju ich pochodzenia.

Ten okres użytkowania będzie mógł być przedłużony przez właściwe władze na wniosek przedsiębiorstwa koncesjonowanego.

Wyżej wymienione przedmioty będą pozostawały pod nadzorem władzy celnej i będą mogły być użyte jedynie na potrzeby eksploatacji linii lotniczych przewidzianych przez niniejszą Konwencję.

Przedmioty i materiały zużyte lub uszkodzone, od których w chwili wwozu nie uiszczono opłat celnych, winny być albo wywiezione z powrotem do kraju ich pochodzenia, albo oclone, albo zniszczone pod nadzorem urzędowym.

Przy cleniu tych przedmiotów i materiałów zastosowane będą wszystkie ulgi i ułatwienia dozwolone przez ustawodawstwo krajowe.

Podróżni w tranzycie bezpośrednim nie będą podlegali procedurze celnej, będą jednak pozostawali pod nadzorem celnym. Podróżni ci nie będą podlegali przepisom ograniczającym ruch dewizowy.

Bagaż, towary i przesyłki pocztowe w tranzycie będą pozostawały pod nadzorem celnym i będą wolne od wszelkich opłat celnych. Będą one również wolne od ograniczeń wynika-

Article 5.

Les deux Hautes Parties Contractantes prendront sur leurs territoires respectifs les mesures nécessaires en vue d'assurer aux entreprises concessionnaires dans les limites des possibilités et contre remboursement, l'usage des aéroports, ainsi que des installations de sécurité de vols et services techniques existant sur les itinéraires des lignes mentionnées à l'article 1-er.

Article 6.

Les deux Hautes Parties Contractantes s'engagent à assurer aux entreprises concessionnaires, dans les limites des lois et règlements en vigueur des facilités en vue d'accélérer l'accomplissement des formalités douanières et administratives concernant les transports aériens des personnes, bagages, marchandises et envois postaux.

Article 7.

Les avions destinés à l'exploitation des lignes prévues à l'article 1-er ainsi que les moteurs montés sur ces avions, les pièces de rechange (moteurs de rechange y compris), tous les objets nécessaires à l'aménagement des avions ou à leur conservation, ainsi que nécessaires à l'exploitation des lignes mentionnées à l'article 1-er, seront exemptés des droits de douane et soustraits lors de leur entrée sur le territoire des deux Etats aux limitations résultant de la réglementation du mouvement des marchandises et des devises à condition que tous les objets et matériels ci-dessus mentionnés soient importés en vue d'une utilisation temporaire, et qu'ils soient renvoyés au cours d'une année dans leur pays d'origine.

Ce délai d'exploitation pourra être prolongé par les autorités compétentes sur la proposition de l'entreprise concessionnaire.

Les objets ci-dessus mentionnés resteront sous le contrôle de l'administration des douanes et ne pourront être utilisés que pour les besoins de l'exploitation des lignes aériennes prévues par la présente Convention.

Les objets usés et matériels usés ou abimés, pour lesquels au moment de l'importation les droits de douane n'ont pas été perçus, devront être, soit retournés au pays d'origine, soit dédouanés, soit détruits sous un contrôle officiel.

Lors du dédouanement de ces objets et matériels toutes les réductions et facilités admises par la législation nationale, seront appliquées.

Les voyageurs en transit direct ne seront pas soumis à la procédure douanière, ils seront toutefois placés sous le contrôle douanier. Ces voyageurs seront soustraits aux prescriptions limitant le mouvement des devises.

Les bagages, marchandises et les envois postaux en transit seront placés sous le contrôle douanier et seront exemptés de tout droit de douane. Ils seront également soustraits aux

jących z przepisów o ruchu towarowym i dewizowym.

Książki, broszury, afisze, taryfy, katalogi i prospekty dotyczące reklamy i propagandy turystycznej, związanej z eksploatacją linii komunikacji powietrznej, w chwili wejścia na terytorium obu Umawiających się Stron korzystając będą z najlepszych warunków przyznanych państwu trzeciemu, w tym co dotyczy opłat celnych, warunków wwozu i zapłaty.

Art. 8.

W przypadku lądowania poza lotniskami celnymi dowódca samolotu, załoga i pasażerowie winni się poddać ustawom i przepisom obowiązującym na danym terytorium. Z drugiej strony, w razie lądowania przymusowego, lub innego wypadku, władze miejscowe zobowiązane są do udzielenia przedsiębiorstwu koncesjonowanemu wszelkiej możliwej pomocy za zwrotem rzeczywistych kosztów.

Art. 9.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane będą zobowiązane:

- a) do przestrzegania postanowień Konwencji, zarządzającej żeglugę powietrzną z dnia 13 października 1919 r.,
- b) do podporządkowania się ustawom i przepisom obowiązującym na odpowiednich terytoriach obu Wysokich Umawiających się Stron,
- c) do podawania do wiadomości na 14 dni przed rozpoczęciem okresu eksploatacyjnego właściwym władzom drugiej Umawiającej się Strony imiennej listy personelu latającego, typów i znaków rejestracyjnych samolotów będących w użytku na liniach wymienionych w artykule 1, jak również taryf, rozkładu lotów i ogólnych warunków przewozu,
- d) do przedstawiania, w celu zaaprobowania przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony imiennej listy personelu zatrudnionego na terytorium tej Strony,
- e) do przedstawiania właściwym władzom zaświadczeń o ubezpieczeniu od odpowiedzialności, wynikającej z umowy o przewóz.

Każda Umawiająca się Strona uzna za świadczenie wystawione przez właściwą władzę drugiej Umawiającej się Strony za wystarczający dowód gwarancji ubezpieczeniowej.

Art. 10.

Każde przedsiębiorstwo koncesjonowane będzie upoważnione do wyznaczenia na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przedstawiciela, posiadającego przynależność państwową kraju przedsiębiorstwa.

limitations résultant de la réglementation du mouvement des marchandises et des devises.

Les livres, brochures, affiches, tarifs, catalogues et prospectus concernant la réclame et propagande touristique afférente à l'exploitation des lignes de communication aérienne, lors de leur entrées sur le territoire des deux Parties Contractantes jouiront du traitement le plus favorisé accordé à un état tiers en ce qui concerne les droits de douane et le régime d'importation et de paiement.

Article 8.

En cas d'atterrissage en dehors des aérodromes douaniers le commandant de l'avion, l'équipage et les passagers devront se soumettre aux lois et règlements en vigueur sur le territoire en question. D'autre part les autorités locales sont tenues de prêter aux entreprises concessionnaires, en cas d'atterrissage forcé ou d'autre accident toute aide possible contre remboursement des frais réels.

Article 9.

Les entreprises concessionnaires seront tenues:

- a) d'observer les dispositions de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919;
- b) de se soumettre aux lois et règlements en vigueur sur les territoires respectifs des deux Hautes Parties Contractantes;
- c) de communiquer 14 jours avant le commencement d'une période d'exploitation aux autorités compétentes de l'autre Partie Contractante la liste nominative du personnel naviguant, les types et les marques d'immatriculation des avions en service sur les lignes mentionnées à l'article 1-er, ainsi que les tarifs, les horaires et les conditions générales de transport;
- d) de présenter à l'approbation des autorités compétentes de l'autre Partie Contractante la liste nominative du personnel employé sur le territoire de cette Partie;
- e) de présenter aux autorités compétentes des certificats d'assurance contre la responsabilité, résultant du contrat de transport.

Chaque Partie Contractante considérera comme preuve suffisante de garantie d'assurance un certificat délivré par l'autorité compétente de l'autre Partie Contractante.

Article 10.

Chaque entreprise concessionnaire sera autorisée de nommer sur le territoire de l'autre Partie Contractante un représentant possédant la nationalité du pays de l'entreprise.

Art. 11.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane zobowiązane będą do przewożenia poczty na warunkach określonych przez umowy, które zostaną zawarte pomiędzy tymi przedsiębiorstwami, a władzami pocztowymi obu krajów.

Art. 12.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane nie będą mogły odstąpić swych koncesyj ani w całości, ani częściowo innym przedsiębiorstwom.

Każda z Umawiających się Stron rezerwuje sobie prawo wyznaczenia w każdym czasie innego, krajowego przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej dla zastąpienia przedsiębiorstwa wyznaczonego uprzednio. W tym przypadku koncesja udzielona utraci swą ważność i nowa koncesja analogiczna zostanie niezwłocznie wydana dla nowego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo odwołane przez swój Rząd nie będzie miało z tego tytułu prawa żądania od drugiej Umawiającej się Strony żadnego odszkodowania.

Art. 13.

W przypadku wykroczenia przeciw postanowieniom niniejszej Konwencji przeciw przepisom, mającym na celu ochronę bezpieczeństwa lub publicznoprawnym, każda z Umawiających się Stron będzie mogła żądać odwołania winnych pracowników. W przypadku powtórzenia się wykroczeń, lub w razie wykroczeń poważnych Strona będzie mogła zażądać odwołania samego przedsiębiorstwa.

Art. 14.

W przypadku gdyby jedna z Umawiających się Stron przestała należeć do Konwencji w sprawie uregulowania żeglugi powietrznej z dnia 13 października 1919 r., obecna Konwencja zachowa swą ważność, lecz będzie mogła być poddana rewizji.

Art. 15.

Spory, wynikłe z zastosowania niniejszej Konwencji, które nie mogłyby być rozstrzygnięte ugodowo w drodze rozmów bezpośrednich pomiędzy właściwymi władzami, poddane będą do rozstrzygnięcia procedurze przewidzianej przez Konwencję Konciliacyjną i Arbitrażową pomiędzy Polską, Estonią, Finlandią i Łotwą, podpisaną w Helsińforsie dnia 17 stycznia 1925 r.

Art. 16.

Niniejsza konwencja zostanie ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione w Warszawie w możliwie najkrótszym okresie czasu.

Wejdzie ona w życie dnia trzydziestego po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych i pozostanie w mocy przez okres lat sześciu. Jeżeli po upływie tego okresu żadna z Wysokich Umawiających się Stron nie wypowie Konwencji na

Article 11.

Les entreprises concessionnaires seront tenues de transporter la poste dans les conditions fixées par les accords qui seront conclus entre ces entreprises et les administrations postales des deux pays.

Article 12.

Les entreprises concessionnaires ne pourront céder ni entièrement ni partiellement les concessions en question à d'autres entreprises.

Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de désigner en tout temps une autre entreprise nationale de navigation aérienne en remplacement de l'entreprise désignée précédemment. Dans ce cas la concession accordée perdra sa validité et une nouvelle concession analogue sera immédiatement délivrée à la nouvelle entreprise. L'entreprise révoquée par son Gouvernement n'aura pas à ce titre le droit de demander à l'autre Partie Contractante aucune indemnisation.

Article 13.

En cas d'infraction aux dispositions de la présente Convention, aux prescriptions de sécurité ou d'ordre public, chacune des deux Parties Contractantes pourra demander la révocation des employés coupables. En cas d'infractions réitérées ou d'infractions graves elle pourra demander la révocation de l'entreprise elle-même.

Article 14.

Au cas où l'une des Parties Contractantes cesserait d'être partie à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919, la présente Convention restera en vigueur, mais elle pourra être soumise à une révision.

Article 15.

Les différends relatifs à l'application de la présente Convention qui ne pourraient pas être résolus à l'amiable par la voie des conversations directes entre les autorités compétentes seront soumis pour règlement à la procédure prévue par la Convention de Conciliation et d'Arbitrage entre la Lettonie, l'Estonie, la Finlande et la Pologne, signée à Helsinki, le 17 janvier 1925.

Article 16.

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 après l'échange des ratifications, et restera en vigueur pour une période de six ans. Si à l'expiration de cette période de six ans aucune des Hautes Parties Contractantes ne la dénonce

12 miesięcy naprzód, pozostaje ona w mocy przez milczące odnowienie na nowy okres lat 6 i tak dalej.

Jednak, każda z Wysokich Umawiających się Stron ma prawo do zawiadomienia Drugiej, co najmniej na 12 miesięcy przed końcem pierwszego trzylecia sześciolatniego okresu o swoim życzeniu przystąpienia do rewizji niniejszej Konwencji. Jeżeli po tej propozycji rewizji, porozumienie nie zostanie osiągnięte na 6 miesięcy przed końcem wymienionego okresu lat 3, każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła wypowiedzieć niniejszą Konwencję na 9 miesięcy naprzód.

Poza tym niniejsza Konwencja będzie mogła być w każdej chwili zrewidowana za zgodą obu Stron.

Sporządzono w Rydze w dwóch egzemplarzach dnia 16 czerwca 1938 r.

Na dowód czego Pełnomocnicy podpisali Konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swoje pieczęcie.

Jerzy Kłopotowski
(L. S.)

Tepfers
(L. S.)

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i w każdym z postanowień w niej zawartych; 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 18 lutego 1939 r.

L. S.

avec préavis de 12 mois, elle reste en vigueur par tacite reconduction pour une nouvelle période de 6 ans et ainsi de suite.

Toutefois, chacune des Hautes Parties Contractantes a le droit de notifier à l'Autre, au moins 12 mois avant l'expiration des premières 3 années de la période de 6 ans, son désir de procéder à la révision de la présente Convention. Si l'accord n'était pas réalisé sur cette proposition de révision 6 mois avant la fin de cette période de 3 ans, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention avec un préavis de 9 mois.

En outre, la présente Convention peut être révisée d'un commun accord à tout moment.

Fait à Riga, en double exemplaire, le 16 juin 1938.

En Foi de Quoi, les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Jerzy Kłopotowski
(L. S.)

J. Tepfers
(L. S.)

(—) *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów:

(—) *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *Beck*