

326.

Przekład.**U k ł a d**

między Polską a Danją dotyczący żeglugi powietrznej podpisany w Kopenhadze dnia 16 grudnia 1924 r.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
MY, STANISŁAW WOJCIECHOWSKI,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

Wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia szesnastego grudnia tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku podpisany został w Kopenhadze pomiędzy Polską a Danją układ, dotyczący żeglugi powietrznej o następującem brzmieniu dosłownem:

Układ między Polską a Danją, dotyczący żeglugi powietrznej.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Jego Królewska Mość Król Danji zgodzili się zawrzeć układ między Polską a Danją, dotyczący żeglugi powietrznej, i wyznaczyli w tym celu jako pełnomocników:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

Swego Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego przy Jego Królewskiej Mości Królu Danji i Islandji, Pana Konstantego Rozwadowskiego i Pana Jerzego Bogorya-Kurzenieckiego, Kierownika Komitetu Tranzytowego przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Jego Królewska Mość Król Danji i Islandji:

Swego Ministra Spraw Zagranicznych, hrabiego Carl Paul Oskar Moltke.

Pełnomocnicy, po okazaniu sobie pełnomocnictw i uznaniu ich za dobre i należyte co do formy, zgodzili się na następujące postanowienia:

Art. 1.

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

Art. 2.

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

A. Statków będących pod dowództwem wojskowego, do tego delegowanego,

B. Statków przydzielonych wyłącznie do służby państwowej, jak pocztowe, celne lub policyjne.

Art. 3.

Każde z Państw układających się będzie miało prawo, ze względów natury wojskowej lub bezpie-

A c c o r d

entre la Pologne et le Danemark concernant la Navigation aérienne signé à Copenhague le 16 décembre 1924.

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE
NOUS STANISŁAW WOJCIECHOWSKI,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Un accord entre la Pologne et le Danemark concernant la Navigation aérienne ayant été signé à Copenhague, le seize décembre mil neuf cent vingt quatre, Accord dont la teneur suit:

Accord entre la Pologne et le Danemark concernant la navigation aérienne.

Le Président de la République Polonaise et Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande ont convenu de conclure un accord entre la Pologne et le Danemark relatif à la navigation aérienne et ont à cet effet désigné comme plénipotentiaires:

Le Président de la République Polonaise:

Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Monsieur Constantin Rozwadowski et Monsieur Jerzy Bogorya-Kurzeniecki, Gérant du Comité de Transit près le Ministère des Affaires Étrangères.

Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande:

Son Ministre des Affaires Étrangères, le comte Carl Paul Oskar Moltke.

Les plénipotentiaires, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, ont convenu des dispositions suivantes.

Art. 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 ses eaux territoriales, pourvu que soient observées les conditions énoncées dans le présent accord.

Art. 2.

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

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.

Art. 3.

Chacun des États contractants aura le droit, pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité pu-

czeństwa publicznego, zabronić przelotu nad pewnymi strefami swego terytorjum, z zastrzeżeniem, że nie będzie czyniona żadna w tym względzie różnica między statkami prywatnymi obu Państw.

O strefach podlegających takiemu zakazowi będzie powiadomione drugie układające się Państwo.

Art. 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 aerodromów tego Państwa, poza strefą zakazaną.

Art. 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.

Art. 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 wojkowej.

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

Art. 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 właściwe władze.

Jeżeli po wydaniu świadectwa zdolność do lotu statku powietrznego uległa obniżeniu się na skutek wypadku, uszkodzenia lub innej zmiany, dalsza jego podróż może być zawarunkowana dokonaniem takiej reparacji, aby statek mógł być uznany jako zdolny do lotu przez władze tego układającego się Państwa, w którym się znajduje.

blique, 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.

Les zones ainsi interdites devront être notifiées à l'autre État contractant.

Art. 4.

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'État survolé, et atterrir au plus tôt sur l'un des aérodromes de cet État et en dehors de la zone interdite.

Art. 5.

Les aéronefs et leur équipage 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.

Art. 6.

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 tout cas être porteurs des pièces établissant leur identité, leur nationalité et leur situation militaire.

Art. 7.

Un aéronef qui se trouve au-dessus du territoire de l'autre État contractant ne pourra porter d'appareil radioélectrique que si cela est permis 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'État dont l'aéronef possède la nationalité.

Art. 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.

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

Art. 11.

Każde z układających się Państw może uzależnić przewóz handlowy osób oraz bagażów skierowany na swe terytorjum, wychodzący ze swego terytorjum lub dokonywany wewnątrz swego terytorjum, od koncesji, udzielonej przez swe właściwe władze. Jednak postanowienie to nie będzie miało zastosowania do statków powietrznych, dokonywujących okazjnie podróży z Państwa, z którego pochodzą, w kierunku drugiego Państwa układającego się.

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

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

Art. 12.

Granice obu Państw układających się mogą być przekraczane, w jakimkolwiek bądź punkcie, aż do powiadomienia o odmiennem zarządzeniu.

Nad terytorjum duńskim i wodami terytorjalnymi duńskimi statek powietrzny winien jednak w miarę możliwości szybować w ten sposób, aby móc być obserwowanym z jednego lub kilku punktów, wymienionych w aneksie do niniejszego układu.

Art. 13.

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

Art. 9.

Un aéronef atterrissant sur ou partant du territoire d'un État contractant pourra, sauf les dispositions de l'article 11, transporter des passagers 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.

Art. 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.

Art. 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 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'État, dont il est originaire, vers l'autre État contractant.

Le transport des passagers et des marchandises entre deux points dans l'intérieur du territoire de l'État 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.

Art. 12.

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

Sur le territoire danois et les eaux territoriales danoises l'aéronef devra, cependant, autant que possible naviguer de façon à pouvoir être observé de l'un ou plusieurs des points mentionnés dans l'annexe au présent accord.

Art. 13.

Les aéronefs de l'un des États contractants ne pourront atterrir dans l'autre État que sur un aérodrome ouvert à l'usage public de la navigation aérienne. Les aéronefs auront le droit d'utiliser ces aérodromes 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 et atterrissages forcés sur le territoire de l'autre État contractant, aux mêmes secours que les aéronefs de cet État.

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

Art. 14.

W razie lądowania z konieczności poza obreębem 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 ładunku.

Art. 15.

Państwa układające się zgadzają się, że statki powietrzne, należące do jednego z Państw układających się, ich załoga i pasażerowie, znajdując 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 one również podlegać innym zobowiązaniom, wynikającym z ogólnego ustawodawstwa obowiązującego.

Art. 16.

Świadectwa, dotyczące żeglugi powietrznej, wydane w jednym z krajów układających się dla statków powietrznych do niego należących i ich załóg, mieć będą w drugim Państwie układającym się 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 nie uznawania świadectw wydanych któremukolwiek z jego obywateli przez drugie Państwo układające się.

Art. 17.

Statki powietrzne, ich załogi 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.

Art. 18.

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

Art. 19.

Wzbronione jest wszelkie wyladowywanie lub rzucanie 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 rzucanie.

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

Art. 14.

En cas d'atterrissage forcé en dehors d'un aérodrome les autorités policière et douanière 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.

Art. 15.

Les États contractants conviennent que les aéronefs appartenant à l'un des États contractants, leurs équipages et passagers, 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 cet accord, et qu'ils seront aussi soumis aux autres obligations résultant de la législation générale en vigueur.

Art. 16.

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.

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

Art. 17.

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'État dans le territoire aérien duquel se trouve l'aéronef.

Art. 18.

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

Art. 19.

Tout déchargement ou jets 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.

Art. 20.

Państwa układające się będą podawać sobie wzajemnie do wiadomości ustawy i rozporządzenia, regulujące żeglugę powietrzną na ich terytorjach.

Art. 21.

Oba Państwa układające się powezmą niezbędne środki dla zapewnienia przestrzegania postanowień tego 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 Państwa układającego się.

Art. 22.

Układ niniejszy, zawarty prowizorycznie, może być wypowiedziany przez jedno lub drugie z Państw układających się w każdym czasie, za uprzednim sześciomiesięcznym zawiadomieniem. Poza tem, każde z układających się Państw zastrzega sobie prawo wypowiedzenia tego układu, z natychmiastowym skutkiem wypowiedzenia, w razie ratyfikowania przez oba Państwa układające się Konwencji międzynarodowej, podpisanej przez kilka Państw w Paryżu dn. 13 października 1919 roku.

Art. 23.

Układ niniejszy ma być ratyfikowany i ratyfikacje wymienione zostaną w Kopenhadze w jaknajkrótszym czasie. Uzyska on moc obowiązującą w dniu wymiany dokumentów ratyfikacyjnych.

Sporządzono w Kopenhadze dn. 16 grudnia 1924 roku w dwu egzemplarzach oryginalnych, po jednym dla każdej ze Stron.

(—) *Konstanty Rozwadowski*
(—) *Bogorya-Kurzeniecki*
(—) *C. Moltke*

Zaznajomiwszy się z powyższym układem, uznaliśmy go i uznajemy za słuszny zarówno w całości, jak i każde z zawartych w nim postanowień, oświadczamy, że jest przyjęty, ratyfikowany i zatwierdzony i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywany.

Na dowód czego wydaliśmy akt niniejszy, opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

W Warszawie, dn. 28 stycznia 1925 r.

(—) *S. Wojciechowski*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) *W. Grabski*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *Al. Skrzyński*

L. S.

Art. 20.

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

Art. 21.

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

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.

Art. 22.

Cet accord, conclu à titre provisoire, pourra être dénoncé 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 le droit de dénoncer cet accord, avec effet immédiat de cette dénonciation, en cas où les deux États contractants ratifieraient la Convention internationale relative à la navigation aérienne signée par plusieurs États à Paris le 13 octobre 1919.

Art. 23.

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

Fait à Copenhague, le seize decembre 1924 en deux exemplaires originaux dont un pour chacune des Parties.

(—) *Constantin Rozwadowski.*
(—) *Bogorya-Kurzeniecki.*
(—) *C. Moltke.*

Après avoir vu et examiné ledit Accord, Nous l'avons approuvé et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues, déclarons qu'il est accepté, ratifié et confirmé et promettons, qu'il sera inviolablement observé.

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

À Varsovie, le 28 janvier 1925.

(—) *S. Wojciechowski*

Par le Président de la République
Le Président du Conseil des Ministres

(—) *W. Grabski*

Le Ministre des Affaires Étrangères

(—) *Al. Skrzyński*

L. S.