

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

22 lutego

№ 15.

Rok 1934.

TREŚĆ:

UMOWA

- Poz.: 117**—między Rzeczypospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisana w Berlinie, dnia 28 sierpnia 1929 r. 259
- 118**—Oświadczenie rządowe z dnia 31 stycznia 1934 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy pomiędzy Rzeczypospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisanej w Berlinie dnia 28 sierpnia 1929 r. 267

ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW:

- Poz.: 119**—Opieki Społecznej z dnia 30 listopada 1933 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu o opłatach za zezwolenia na przewóz i ekshumację zwłok ludzkich 268
- 120**—Opieki Społecznej z dnia 23 stycznia 1934 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o dozorcze nad wyrobem i obiegiem mąki i wyrobów mącznych 268
- 121**—Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lutego 1934 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o zakazie hodowli i utrzymywania gołębi w pasie granicznym na obszarze województw białostockiego, wileńskiego, nowogródzkiego, poleskiego, wołyńskiego i tarnopolskiego 273
- 122**—Skarbu z dnia 7 lutego 1934 r. w sprawie przywozu z zagranicy bez cła surowic używanych w lecznictwie 273
- 123**—Przemysłu i Handlu z dnia 13 lutego 1934 r. w porozumieniu z Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w sprawie zmiany przepisów, dotyczących egzaminu na czeladnika 273

117.

U M O W A

między Rzeczypospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisana w Berlinie, dnia 28 sierpnia 1929 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 17 marca 1931 r. — Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 266).

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

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

Dnia dwudziestego ósmego sierpnia tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku podpisana została w Berlinie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Rzeszy Niemieckiej umowa pomiędzy Rzeczypospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej o następującem brzmieniu dosłownem:

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

i

PREZYDENT RZESZY NIEMIECKIEJ

w jednakowym przeświadczeniu, że w interesie obustronnym Polski i Niemiec leży popieranie w duchu pokojowym międzynarodowych stosunków w zakresie żeglugi powietrznej, postanowili w tym celu zawrzeć umowę i mianowali swoimi pełnomocnikami:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

Pana Romana KNOLLA, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Rzeczypospolitej Polskiej w Berlinie, oraz

Pana Docenta Leona BABINSKIEGO, Radcę Prawnego w Ministerstwie Spraw Zagranicznych,

Prezydent Rzeszy Niemieckiej:

Pana Dr. Gerharda KÖPKE, Dyrektora Ministerjalnego, Zastępcę Sekretarza Stanu w Urzędzie Spraw Zagranicznych,

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

Art. 1.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron udziela w czasie pokoju statkom powietrznym drugiej Umawiającej się Strony, prawidłowo tam zarejestrowanym, prawa żeglugi powietrznej na swoim obszarze, pod warunkiem przestrzegania postanowień, zawartych w umowie niniejszej.

Urządzenie oraz eksploatacja regularnych linii komunikacji powietrznej przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej z Umawiających się Stron na obszar lub ponad obszarem drugiej Umawiającej się Strony, z międzylądowaniem lub bez, podlegają osobnemu układowi naczelnym władz lotniczych obydwu Umawiających się Państw.

Za obszar w rozumieniu umowy niniejszej uważa się obszar Rzeczypospolitej Polskiej z jednej strony, a—Rzeszy Niemieckiej z drugiej, w obu wypadkach łącznie z wodami terytorjalnymi.

Za statki powietrzne w rozumieniu umowy niniejszej uważa się statki powietrzne prywatne oraz te państwowe statki powietrzne, które nie są używane jako statki powietrzne wojskowe, celne lub policyjne.

Statki powietrzne wojskowe, celne lub policyjne jednej z Umawiających się Stron, o ile chcą lecieć na obszar drugiej Umawiającej się Strony lub przelecieć ponad tym obszarem, z lądowaniem lub bez lądowania, muszą posiadać każdorazowo specjalne na to zezwolenie.

DER PRÄSIDENT DER REPUBLIK POLEN

und

DER DEUTSCHE REICHSPRÄSIDENT,

in gleicher Weise davon überzeugt, dass es im beiderseitigen Interesse Polens und Deutschlands liegt, die internationalen Luftverkehrsbeziehungen in friedlichem Geiste zu fördern, haben beschlossen, zu diesem Zwecke ein Abkommen zu schliessen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Präsident der Republik Polen:

den ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der Republik Polen in Berlin, Herrn Roman KNOLL, und

den Rechtsrat im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Privatdozent Herrn Leon BABINSKI,

Der Deutsche Reichspräsident:

den stellvertretenden Staatssekretär im Auswärtigen Amt, Herrn Ministerialdirektor Dr. Gerhard KÖPKE,

DIE, nachdem sie ihre Vollmachten ausgetauscht und in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind:

Art. 1.

Jeder der beiden Hohen Vertragschliessenden Teile gewährt in Friedenszeiten Luftfahrzeugen des anderen Vertragschliessenden Teiles, die in diesem ordnungsmässig eingetragen sind, bei Beachtung der in diesem Abkommen enthaltenen Bestimmungen das Recht zum Luftverkehr in seinem Gebiete.

Die Einrichtung und der Betrieb von regelmässigen Luftverkehrslinien eines Luftfahrtunternehmens des einen der Vertragschliessenden Teile in das Gebiet des anderen Teiles oder über dieses hinweg, mit oder ohne Zwischenlandung, unterliegen einer Sondervereinbarung zwischen den obersten Luftfahrtbehörden der beiden Staaten.

Als Gebiet im Sinne dieses Abkommens gilt das Gebiet der Republik Polen einerseits, des Deutschen Reichs andererseits, in beiden Fällen einschliesslich der Territorialgewässer.

Als Luftfahrzeuge im Sinne dieses Abkommens gelten die privaten Luftfahrzeuge und diejenigen staatlichen Luftfahrzeuge, die nicht als Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge verwendet werden.

Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge des einen Vertragschliessenden Teiles bedürfen, wenn sie in das Gebiet des anderen Teiles oder über dieses hinweg, mit oder ohne Zwischenlandung, fliegen wollen, in jedem Einzelfall einer besonderen Genehmigung.

Art. 2.

Statki powietrzne jednej z Umawiających się Stron, ich załoga, pasażerowie i ładunek podlegają w czasie znajdowania się na obszarze drugiego Państwa obowiązkom, wynikającym z postanowień mających moc w danym czasie w tem Państwie, a zwłaszcza: przepisom o żegludze powietrznej w ogólności, o ile te ostatnie stosują się do wszystkich obcych statków powietrznych niezależnie od ich przynależności państwowej, poza tem przepisom celnym i dotyczącym innych opłat, przepisom o zakazach wywozu i przywozu, przepisom o przewozie osób i towarów, przepisom dotyczącym bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz przepisom zdrowotnym i paszportowym. Podlegają one również innym obowiązkom, wynikającym każdorazowo z powszechnego ustawodawstwa, o ile umowa niniejsza nie przewiduje czego innego.

Zarobkowy przewóz osób i towarów między dwoma punktami znajdującymi się na obszarze własnego państwa, może być zastrzeżony dla krajowych statków powietrznych.

Materiały pędne, znajdujące się w chwili przylotu na pokładzie statków powietrznych obu Umawiających się Stron, są wolne od cła, z wyjątkiem tych materiałów pędnych, które mają być wyładowane na obszarze drugiej Umawiającej się Strony lub które tam będą użyte dla lotów wyłącznie wewnątrz tego Państwa.

Art. 3.

Każda z obu Umawiających się Stron może zabronić żeglugi powietrznej ponad pewnemi strefami swego obszaru, o ile w tym względzie nie będzie czyniona żadna różnica pomiędzy statkami powietrznymi krajowemi a statkami powietrznymi drugiej Strony. Ograniczenie to nie dotyczy tych krajowych statków powietrznych, które dla celów specjalnych używane są przez władzę państwową.

Każde z Umawiających się Państw winno podawać do wiadomości drugiego Państwa strefy, ponad którymi żegluga powietrzna zostanie wzbroniona.

Prócz tego każda z Umawiających się Stron pozostawia sobie prawo w wyjątkowych wypadkach w czasie pokoju czasowo ograniczyć lub zabronić ze skutkiem natychmiastowym żeglugi powietrznej ponad swoim obszarem, całkowicie lub częściowo, z tem zastrzeżeniem, że nie będzie czyniona żadna różnica pomiędzy statkami powietrznymi drugiego Umawiającego się Państwa, a statkami powietrznymi należącymi do innych państw obcych.

Art. 4.

Statek powietrzny, który znajdzie się ponad strefą zakazaną, powinien dać natychmiast sygnał alarmowy, przewidziany przepisami o żegludze powietrznej tego państwa, nad którym przelatuje, oraz

Art. 2.

Die Luftfahrzeuge des einen Vertragsteils, ihre Besatzung, Fluggäste und Ladung unterliegen, während sie sich im Gebiete des anderen Staates befinden, den Verpflichtungen, die sich aus den in diesem Staate jeweils geltenden Bestimmungen ergeben, insbesondere den Vorschriften über den Luftverkehr im allgemeinen, soweit, diese auf alle fremden Luftfahrzeuge ohne Unterschied der Nationalität Anwendung finden, ferner über Zölle und andere Abgaben, über Aus- und Einfuhrverbote, über die Beförderung von Personen und Gütern, über die öffentliche Sicherheit und Ordnung, über Gesundheitswesen, sowie den Passvorschriften. Sie unterliegen auch den sonstigen Verpflichtungen, die sich aus der jeweiligen allgemeinen Gesetzgebung ergeben, soweit dieses Abkommen nichts anderes vorsieht.

Die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei Punkten des eigenen Staatsgebiets kann den heimischen Luftfahrzeugen vorbehalten werden.

Die bei der Einreise an Bord von Luftfahrzeugen der beiden Vertragsschliessenden Teile befindlichen Betriebsstoffe sind zollfrei, ausgenommen diejenigen Betriebsstoffe, die vom Luftfahrzeug im Gebiete des anderen Vertragsschliessenden Teiles abgegeben oder dort zu reinen Inlandflügen verwendet werden.

Art. 3.

Jeder der beiden Vertragsteile kann den Luftverkehr über bestimmten Zonen seines Gebietes verbieten, sofern in dieser Hinsicht zwischen den heimischen Luftfahrzeugen und denjenigen des anderen Teiles kein Unterschied gemacht wird. Diese Einschränkung gilt nicht für diejenigen heimischen Luftfahrzeuge, die zu Sonderzwecken im Dienste der staatlichen Verwaltung verwendet werden.

Die Gebietsteile, über denen der Luftverkehr verboten wird, sind dem anderen Vertragsstaate mitzuteilen.

Ausserdem behält sich jeder Vertragsteil das Recht vor, unter aussergewöhnlichen Umständen in Friedenszeiten den Luftverkehr über seinem Gebiete ganz oder teilweise mit sofortiger Wirkung vorübergehend einzuschränken oder zu verbieten, mit dem Vorbehalte, dass keinerlei Unterschied gemacht wird zwischen Luftfahrzeugen des anderen Vertragsstaates und Luftfahrzeugen, die anderen fremden Staaten angehören.

Art. 4.

Ein Luftfahrzeug, das über eine verbotene Zone gerät, hat das durch die Luftverkehrsordnung des überflogenen Staates vorgeschriebene Notzeichen zu geben und unverzüglich möglichst auf dem

wylądować niezwłocznie na lotnisku możliwie najbliżej tego samego Państwa, położonym poza obrębem strefy zakazanej.

Temu samemu obowiązkowi podlega statek powietrzny, któremu w czasie przelotu nad strefą zakazaną zwrócono na to uwagę specjalnym sygnałem.

Art. 5.

Statki powietrzne winny posiadać wyraźne i dobrze widoczne znaki, pozwalające na ich rozpoznanie w czasie lotu (znaki przynależności państwowej i rejestracji). Ponadto musi być na nich wskazane nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela.

Statki powietrzne winny być zaopatrzone w karty rejestracyjne, świadectwa sprawności technicznej, oraz we wszystkie inne dokumenty, przepisane dla żeglugi powietrznej w ich Państwie macierzystym.

Art. 6.

Członkowie załogi, pełniący na statku powietrznym czynności, wymagające w ich Państwie macierzystym specjalnego zezwolenia, winni być zaopatrzeni w dokumenty, przepisane w tem Państwie dla żeglugi powietrznej, w szczególności w przepisane świadectwa uzdolnienia i upoważnienia.

Pozostali członkowie załogi winni posiadać dokumenty, stwierdzające ich rodzaj zatrudnienia na pokładzie, ich zawód, tożsamość oraz przynależność państwową.

Załoga i podróżni winni posiadać dokumenty, wymagane przy przekraczaniu granic tego Państwa, względnie wymagane dla pobytu w granicach tego Państwa, na którego obszar udają się, o ile w tym względzie nie nastąpi między Umawiającymi się Państwami inne porozumienie.

Art. 7.

Świadectwa sprawności technicznej statków powietrznych, świadectwa uzdolnienia i upoważnienia załogi, wystawione lub uznane przez jedną z Umawiających się Stron, są ważne na obszarze drugiego Umawiającego się Państwa narówni z odpowiednimi dokumentami, wystawionymi lub uznanymi przez to drugie Państwo, z tem jednak zastrzeżeniem, że świadectwo uzdolnienia i upoważnienia załogi ważne są tylko dla obsługi statków powietrznych, należących do Państwa, wystawiającego te dokumenty. Wyjątki od powyższego mogą być robione tylko za zezwoleniem naczelnej władzy lotniczej drugiego Umawiającego się Państwa.

Każda z Umawiających się Stron zastrzega sobie prawo nieuznawania dla żeglugi powietrznej w granicach swego obszaru świadectw uzdolnienia

nächsten, ausserhalb der verbotenen Zone gelegenen Flughafen dieses Staates zu landen.

Dieselbe Verpflichtung liegt einem Luftfahrzeug ob, das beim Überfliegen einer verbotenen Zone durch besondere Signale darauf aufmerksam gemacht wird.

Art. 5.

Die Luftfahrzeuge müssen deutliche und gut sichtbare Abzeichen haben, die ihre Feststellung während des Fluges ermöglichen (Hoheits- und Eintragungszeichen). Sie müssen ausserdem den Namen und den Wohnsitz des Eigentümers tragen.

Die Luftfahrzeuge müssen mit Bescheinigungen über die Eintragung und die Lufttüchtigkeit sowie mit allen übrigen in ihrem Heimatlande für den Luftverkehr vorgeschriebenen Urkunden versehen sein.

Art. 6.

Die Mitglieder der Besatzung, die im Luftfahrzeug eine in ihrem Heimatland einer besonderen Erlaubnis unterliegende Tätigkeit ausüben, müssen mit den in ihrem Heimatlande vorgeschriebenen Ausweisen für den Luftverkehr, insbesondere mit den vorschriftsmässigen Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen versehen sein.

Die übrigen Mitglieder der Besatzung müssen mit Ausweisen versehen sein, die ihre Beschäftigung an Bord, ihren Beruf, ihre Identität und ihre Staatsangehörigkeit angeben.

Die Besatzung und die Fluggäste müssen mit Ausweisen versehen sein, die bei der Grenzüberschreitung dieses Staates oder für den Aufenthalt im Bereiche dieses Staates, in dessen Gebiet sie sich begeben, erforderlich sind, soweit nicht zwischen den beiden Vertragsstaaten etwas anderes vereinbart wird.

Art. 7.

Die Lufttüchtigkeitsscheine, Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine, die von einem der Vertragschliessenden Teile für das Luftfahrzeug oder die Besatzung ausgestellt oder anerkannt worden sind, haben im anderen Vertragsstaat dieselbe Gültigkeit wie die in diesem Staat ausgestellten oder anerkannten entsprechenden Urkunden, die Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine der Besatzung jedoch nur für die Bedienung von Luftfahrzeugen ihres Landes. Ausnahmen hiervon bedürfen der Genehmigung der Obersten Luftfahrtbehörde des anderen Staates.

Jeder der beiden Vertragschliessenden Teile behält sich das Recht vor, für den Luftverkehr innerhalb seines Gebietes den seinen Staatsangehörigen

i upoważnień, wydanych jej obywatelom przez drugie Umawiające się Państwo.

Art. 8.

Statki powietrzne mogą być tylko wtedy wyposażone w radjoelektryczny sprzęt łączności, o ile posiadają na pokładzie specjalne na to zezwolenie Państwa ojczystego.

Dla używania tego sprzętu ponad obszarem jednej z Umawiających się Stron miarodajne są postanowienia, obowiązujące w tem Państwie. Poza tem sprzęt ten może być obsługiwany tylko przez tych członków załogi, którzy posiadają przy sobie specjalne zezwolenie swej władzy ojczystej.

Obydwa Umawiające się Państwa zastrzegają sobie, ze względu na bezpieczeństwo, prawo wydawania przepisów o obowiązku wyposażania statków powietrznych w radjoelektryczny sprzęt łączności.

Art. 9.

Statki powietrzne, ich załoga i pasażerowie nie mogą przewozić broni, amunicji i gazów trujących, materiałów wybuchowych i gołębi pocztowych, o ile nie posiadają na to specjalnego zezwolenia Państwa, na którego obszarze statek się znajduje.

W rozumieniu niniejszego postanowienia sprzęt i amunicja sygnalizacyjne nie są uważane za broń i amunicję.

Przewóz sprzętu foto- i kinematograficznego dopuszczalny jest bez specjalnego zezwolenia, o ile sprzęt ten umieszczony jest w sposób uniemożliwiający jego użycie w drodze.

Każde z Umawiających się Państw, może ze względu na porządek i bezpieczeństwo publiczne ograniczyć na swoim obszarze przewóz lub posiadanie również innych, niż wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu, przedmiotów, o ile pod tym względem nie będzie czyniona żadna różnica pomiędzy statkami powietrznymi krajowymi, a statkami powietrznymi drugiego Umawiającego się Państwa.

Art. 10.

Statki powietrzne, przewożące podróżnych lub towary, winny być zaopatrzone w spis podróżnych i w wykaz ładunku, zawierający wyszczególnienie rodzaju i ilości towarów; muszą one posiadać również wymagane deklaracje celne.

Art. 11.

Przewóz poczty zostanie uregulowany w drodze specjalnych i bezpośrednich porozumień pomiędzy zarządami pocztowymi obydwu Umawiających się Państw.

gen vom anderen Vertragsstaat erteilten Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen die Anerkennung zu versagen.

Art. 8.

Die Luftfahrzeuge dürfen nur dann mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung versehen sein, wenn sie eine besondere Erlaubnis ihres Heimatstaates hierfür mit sich führen. Für die Benutzung solchen Geräts über dem Gebiete eines der Vertragschliessenden Teile sind die in diesem Staate hierfür geltenden Bestimmungen massgebend. Solches Gerät darf ferner nur von Mitgliedern der Besatzung bedient werden, die eine besondere Erlaubnis ihrer heimischen Behörde mit sich führen.

Die beiden Vertragsstaaten behalten sich vor, aus Sicherheitsgründen Vorschriften über die Verpflichtung zur Ausstattung von Luftfahrzeugen mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung zu erlassen.

Art. 9.

Die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und die Fluggäste dürfen Waffen, Schiessbedarf, giftige Gase, Sprengstoffe und Brieffauben nur mit besonderer Erlaubnis desjenigen Staates mit sich führen, in dessen Gebiet sich das Luftfahrzeug befindet. Signalgerät und Signalmunition gelten nicht als Waffen und Schiessbedarf im Sinne dieser Bestimmung. Die Beförderung von Lichtbildgerät unterliegt einer besonderen Erlaubnis, wenn es so untergebracht ist, dass seine Benutzung unterwegs möglich ist.

Aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit kann jeder Vertragsstaat in seinem Hoheitsgebiet die Beförderung oder Mitführung auch anderer als der im Abs. 1 dieses Artikels genannten Gegenstände Einschränkungen unterwerfen, sofern in dieser Hinsicht zwischen den heimischen Luftfahrzeugen und denjenigen des anderen Vertragsstaats kein Unterschied gemacht wird.

Art. 10.

Die Luftfahrzeuge, die Fluggäste oder Güter mit sich führen, müssen mit einem Verzeichnis der Fluggäste und mit einem Ladungsverzeichnis, das eine Beschreibung der Art und Menge der Güter enthält, sowie mit den erforderlichen Zollerklärungen versehen sein.

Art. 11.

Die Beförderung von Post wird durch besondere Abmachungen unmittelbar zwischen den Postverwaltungen der beiden Vertragsstaaten geregelt.

Art. 12.

Każde z Umawiających się Państw może na swoim obszarze poddać badaniu przez właściwe władze statki powietrzne drugiego Państwa oraz sprawdzać przepisane dowody i inne dokumenty, zarówno przy odlocie jak i wylądowaniu.

Art. 13.

Lotniska otwarte dla użytku publicznego są dostępne dla statków powietrznych obydwu Państw. Statki powietrzne mogą również korzystać ze służby meteorologicznej, radioelektrycznej oraz z urządzeń służących dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Ewentualne opłaty (za lądowanie, postój i t. p.) są jednakowe dla statków powietrznych krajowych oraz drugiego Państwa.

Art. 14.

Przyłot z zagranicy i odlot zagranicę statków powietrznych obydwu Umawiających się Państw może odbywać się tylko na lotniskach paszportowo-celnych i to bez lądowania pomiędzy granicą a temi lotniskami.

W poszczególnych wypadkach właściwe władze mogą zezwolić na prośbę strony na odlot lub przyłot na inne lotnisko, na którym należy dokonać odprawy paszportowo-celnej. Koszta odprawy paszportowo-celnej w tym wypadku ponosi strona. Zakaz lądowania pomiędzy lotniskiem a granicą pozostaje w mocy również i w tych szczególnych wypadkach.

W wypadkach przymusowego lądowania lub lądowania w rozumieniu art. 4 w Państwie odlotu po odprawie paszportowo-celnej lub w Państwie przyłotu przed odprawą paszportowo-celną, winni dowódca, załoga oraz pasażerowie statku powietrznego stosować się do przepisów, dotyczących odprawy paszportowo-celnej, obowiązujących w danym Państwie.

Obydwie Umawiające się Strony będą podawać sobie wzajemnie do wiadomości wykazy lotnisk użytku publicznego. W wykazach tych winny być wyszczególnione lotniska paszportowo-celne.

Każda zmiana zaszła w tych wykazach, jako też każde, nawet czasowe, ograniczenie używalności jednego z tych lotnisk, winny być bezzwłocznie podawane do wiadomości drugiej Umawiającej się Strony.

Art. 15.

Wspólne granice obydwu Umawiających się Stron mogą być przelatywane przez statki powietrzne, którymi można kierować, jedynie między punktami, ustalonymi przez właściwe władze w drodze wzajemnego porozumienia. Granice, które nie są wspólne, winny być przelatywane w punktach, ustalonych przez odnośną Umawiającą się Stronę.

Art. 12.

Jeder Vertragsstaat kann auf seinem Gebiete die Luftfahrzeuge des anderen Staates bei Abflug oder Landung durch die zuständigen Behörden untersuchen und die vorgeschriebenen Ausweise und sonstigen Urkunden prüfen lassen.

Art. 13.

Die dem öffentlichen Luftverkehr zur Verfügung stehenden Flughäfen sind den Luftfahrzeugen beider Staaten zugänglich. Die Luftfahrzeuge können auch den meteorologischen Nachrichtendienst, den Funkdienst und den Flugsicherungsdienst benutzen. Die etwaigen Gebühren (Landegebühr, Aufenthaltsgeld u. s. w.) sind für die heimischen Luftfahrzeuge und diejenigen des anderen Staates gleich.

Art. 14.

Der Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen der beiden Vertragsstaaten aus und nach dem Auslande darf nur auf Flughäfen stattfinden, die Zollflughäfen mit Passabfertigung sind, und zwar ohne Landung zwischen der Grenze und solchen Flughäfen.

In einzelnen Fällen können die zuständigen Behörden auf Antrag den Einflug nach und den Ausflug von anderen Flugplätzen gestatten, auf denen die Zoll- und Passabfertigung vorzunehmen ist. Die Kosten der Zoll- und Passabfertigung trägt in diesem Fall der Antragsteller. Das Verbot der Landung zwischen der Grenze und dem Flugplatz gilt auch in diesen besonderen Fällen.

Im Falle der Notlandung oder einer Landung im Sinne des Artikel 4 — im Abflugland nach der Zoll- und Passabfertigung, im Einflugland vor der Zoll- und Passabfertigung — haben sich der Luftfahrzeugführer, die Besatzung und die Fluggäste nach den Vorschriften zu richten, die auf dem Gebiete der Zoll- und Passabfertigung in dem betreffenden Staate gelten.

Die beiden Vertragschliessenden Teile werden einander das Verzeichnis der dem öffentlichen Luftverkehr dienenden Flughäfen mitteilen. Diese Verzeichnisse werden diejenigen Flughäfen besonders aufführen, die Zollflughäfen sind und Gelegenheit zur Passabfertigung bieten. Jede Änderung in diesen Verzeichnissen und jede auch nur vorübergehende Einschränkung der Benutzungsmöglichkeit eines dieser Flughäfen ist dem anderen Vertragsteil unverzüglich mitzuteilen.

Art. 15.

Die gemeinsamen Grenzen der beiden Vertragsschliessenden Teile dürfen von lenkbaren Luftfahrzeugen nur zwischen Punkten überflogen werden, die in gemeinsamer Vereinbarung der zuständigen Behörden festzulegen sind. Die nicht gemeinsamen Grenzen sind zwischen Punkten zu überfliegen, die durch den in Frage kommenden Vertragsteil bestimmt worden sind.

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

Art. 16.

Jako balast mogą być wyrzucane tylko drobny piasek i woda.

Art. 17.

Inne przedmioty niż balast mogą być wyrzucane, lub w inny sposób usuwane w drodze tylko wtedy, jeżeli Państwo Umawiające się, na którego obszarze to ma miejsce, udzieliło na to specjalnego zezwolenia, lub gdy wyrzucanie jest konieczne dla zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu.

Przy wyrzucaniu odpadków ze statków powietrznych w czasie lotu należy przestrzegać odnośnych przepisów tego Umawiającego się Państwa, na którego obszarze czynność ta ma miejsce.

Art. 18.

O ileby przy wykonywaniu niniejszej umowy wynikły kwestje przynależności państwowej, to istnieje jednomysłność co do tego, że statki powietrzne posiadają przynależność tego Państwa, do którego rejestru zostały prawidłowo wpisane.

Statek powietrzny może być wpisany do rejestru jednego z obydwu Państw tylko wtedy, gdy stanowi w całości własność obywateli tego Państwa. Jeżeli właścicielem jest jakiegokolwiek rodzaju towarzystwo, winno ono, dla uznania go za towarzystwo polskie lub niemieckie, odpowiadać wymaganiom przepisanyh ustawodawstwem polskim lub niemieckiem.

Art. 19.

Statek powietrzny, który przylatuje do jednego z Umawiających się Państw lub przelatuje nad jego obszarem i na nim lądzie i zatrzymuje się tylko dla przyczyn koniecznych, może uniknąć zajęcia, zarządzanego za naruszenie prawa ochrony patentu, wzoru lub znaku towarowego, jeżeli złoży zabezpieczenie, którego wysokość w braku ugodowego porozumienia winna być w czasie możliwie krótkim ustalona przez właściwą władzę tej miejscowości, w której nastąpiło zajęcie,

Art. 20.

Statki powietrzne drugiego Umawiającego się Państwa przy wylądowaniu, szczególnie w razie potrzeby ratunku, mają prawo, narówni ze statkami krajowemi, do tej samej pomocy oraz do korzystania z tych samych urządzeń, służących do niesienia pomocy.

Ratowanie statków powietrznych, znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu, podlega zasa-

Eine Zone, die ein Vertragsteil seinen eigenen oder fremden Luftfahrzeugen für den Überflug seiner Grenzen eingeräumt hat, steht auch den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsteils offen.

Art. 16.

Als Ballast darf nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werden.

Art. 17.

Unterwegs dürfen andere Gegenstände ausser Ballast nur abgeworfen oder sonst entfernt werden, wenn der Staat, dessen Gebiet betroffen wird, die Erlaubnis hierfür besonders erteilt hat, oder wenn der Abwurf zur Abwendung einer drohenden Gefahr erforderlich ist.

Beim Abwerfen von Abfallstoffen aus unterwegs befindlichen Luftfahrzeugen sind die hierauf bezüglichen Vorschriften des Vertragsstaates zu beachten, in dessen Gebiet die Handlung vorgenommen wird.

Art. 18.

Soweit bei Ausführung dieses Abkommens Fragen der Nationalität zu berücksichtigen sind, besteht Einverständnis darüber, dass die Luftfahrzeuge die Nationalität des Staates besitzen, in dessen Register sie ordnungsmässig eingetragen sind.

Ein Luftfahrzeug kann in einem der beiden Staaten nur dann eingetragen werden, wenn es ganz im Eigentum von Angehörigen dieses Staates steht. Wenn eine Gesellschaft irgendeiner Art Eigentümerin ist, muss sie den Anforderungen entsprechen, welche die polnische oder die deutsche Gesetzgebung jeweils vorschreibt, damit sie als polnische oder deutsche Gesellschaft angesehen werden kann.

Art. 19.

Ein Luftfahrzeug, das in einen der beiden Vertragsstaaten einfliegt oder sein Gebiet überfliegt und dort nur, soweit erforderlich, landet und Aufenthalt nimmt, kann sich einer Beschlagnahme, die wegen Verletzung eines Patents, Musterschutzes oder Warenzeichens bewirkt wird, durch Hinterlegung einer Sicherheit entziehen, deren Höhe mangels gütlicher Vereinbarung in möglichst kurzer Frist von der zuständigen Behörde des Ortes der Beschlagnahme festzusetzen ist.

Art. 20.

Die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates haben bei Landungen, insbesondere in Notfällen, Anspruch auf Hilfeleistung und Benutzung der gleichen Hilfseinrichtungen wie die heimischen Luftfahrzeuge.

Die Rettung der Luftfahrzeuge, die auf See in Not geraten sind, richtet sich vorbehaltlich gegen-

dom prawa morskiego, o ileby nie zostało zawarte w tym przedmiocie inne porozumienie.

teiliger Abmachung nach den Grundsätzen des Seerechts.

Art. 21.

Każde z Umawiających się Państw będzie komunikowało drugiemu Umawiającemu się Państwu wszystkie, obowiązujące na jego obszarze przepisy o żegludze powietrznej.

Art. 21.

Die beiden Vertragschliessenden Teile werden sich alle für den Luftverkehr in ihrem Gebiete geltenden Vorschriften mitteilen.

Art. 22.

Szczegóły wykonywania umowy niniejszej, a zwłaszcza dotyczące formalności celnych, będą regulowane, w miarę potrzeby i możliwości, w drodze bezpośredniego porozumiewania się właściwych rządów obydwu Umawiających się Stron.

Art. 22.

Die Einzelheiten der Ausführung dieses Abkommens, insbesondere die Zollformalitäten, werden, soweit erforderlich und möglich, durch unmittelbare Verständigung zwischen den einzelnen zuständigen Verwaltungen der beiden Vertragsteile geregelt.

Art. 23.

Spory, jakieby powstały co do wykładni i stosowania niniejszej umowy, o ile nie zostaną załatwione w drodze dyplomatycznej, będą poddane na żądanie jednej z Umawiających się Stron, rozstrzygnięciu Sądu Rozjemczego. Rozstrzygnięcia Sądu Rozjemczego mają moc obowiązującą dla obu Umawiających się Państw.

Art. 23.

Streitigkeiten, die sich über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens ergeben, sollen, soweit sie nicht auf diplomatischem Wege erledigt werden, auf Verlangen eines der Vertragschliessenden Teile einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Die Entscheidung dieses Schiedsgerichts ist für beide Vertragsstaaten bindend.

Sąd Rozjemczy składa się z trzech członków i tworzy się w ten sposób, że każde z Umawiających się Państw w ciągu miesiąca od chwili zażądania przez jedno z Umawiających się Państw Sądu Rozjemczego mianuje ze swej strony według własnego uznania jednego sędziego rozjemcę.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern. Es wird in der Weise gebildet, dass jeder Vertragsstaat innerhalb eines Monats, nachdem das Schiedsgericht von einem der Vertragsstaaten verlangt worden ist, nach freier Wahl einen Schiedsrichter ernennt.

Przewodniczący Sądu Rozjemczego wyznaczony będzie w ciągu następującego miesiąca w drodze obopólnego porozumienia Umawiających się Państw. Przewodniczącym tym winien być biegły w dziedzinie żeglugi powietrznej obywatel jakiegokolwiek trzeciego państwa, nie posiadający miejsca zamieszkania na obszarze żadnego z Umawiających się Państw i nie pozostający do nich w stosunku służbowym.

Der Vorsitzende des Schiedsgerichts wird im Wege einer beiderseitigen Verständigung der Vertragsstaaten innerhalb eines weiteren Monats ernannt. Der Vorsitzende muss sachverständig in Fragen der Luftfahrt sein, Staatsangehöriger irgendeines dritten Staates sein und darf seinen Wohnsitz nicht im Bereich eines der Vertragsstaaten haben und auch nicht in einem Dienstverhältnis zu diesen Staaten stehen.

Jeżeli w ciągu miesiąca jedno z Umawiających się Państw nie zamianuje sędziego rozjemcy, lub w ciągu następującego miesiąca wybór przewodniczącego w drodze porozumienia nie dojdzie do skutku, Prezydent Związku Szwajcarskiego będzie proszony o dokonanie potrzebnych nominacji.

Unterlässt der eine Vertragsstaat innerhalb eines Monats die Bezeichnung des Schiedsrichters oder kommt innerhalb des weiteren Monats die Wahl des Vorsitzenden im Wege eines Einverständnisses nicht zustande, so wird der Präsident des Schweizerischen Bundesrats gebeten werden, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

Siedzibę Sądu Rozjemczego oznacza przewodniczący.

Der Sitz des Schiedsgerichts wird vom Vorsitzenden bestimmt.

Rozstrzygnięcia Sądu Rozjemczego zapadają większością głosów. Procedurę określa sam Sąd Rozjemczy; może być ona przeprowadzona piśmiennie, o ile żadna z Umawiających się Stron nie zgłosi w tej sprawie sprzeciwu.

Die Entscheidungen des Schiedsgerichts werden mit Stimmenmehrheit getroffen. Das Verfahren wird von dem Schiedsgericht selbst bestimmt; es kann schriftlich sein, wenn von keinem der Vertragsteile hiergegen Einwendungen erhoben werden.

Każde z Umawiających się Państw pokrywa kosztą wynagrodzenia swego sędziego rozjemcy oraz połowę wynagrodzenia przewodniczącego. Każde Umawiające się Państwo ponosi połowę kosztów postępowania.

Jeder Vertragsstaat trägt die Vergütung für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Vergütung für die Tätigkeit des Vorsitzenden. Jeder Vertragsstaat trägt die Hälfte der Kosten des Verfahrens.

Art. 24.

Każde z Umawiających się Państw może wypowiedzieć niniejszą umowę w każdym czasie za uprzednim dwunastomiesięcznym wypowiedzeniem.

Art. 25.

Umowa niniejsza będzie ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione w Warszawie w możliwie krótkim czasie. Wejdzie ona w życie trzydziestego dnia po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych.

NA DOWÓD CZEGO pełnomocnicy podpisali umowę niniejszą i wycisnęli na niej swe pieczęcie.

Sporządzono w dwóch oryginałach w językach polskim i niemieckim w Berlinie dnia 28 sierpnia roku 1929.

L. S.
L. S.

Roman Knoll
Leon Babiński

Art. 24.

Jeder der Vertragsstaaten kann dieses Abkommen zu jedem Zeitpunkt mit einer Frist von zwölf Monaten kündigen.

Art. 25.

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden; die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Warschau ausgetauscht werden. Es tritt mit dem dreissigsten Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet und ihre Siegel aufgedrückt.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in polnischer und deutscher Sprache in Berlin am 28 August 1929.

L. S.

Köpke

Zaznajomiwszy się z powyższą umową, 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 1 maja 1931 r.

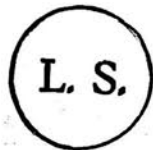
(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) *W. Sławek*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *A. Zaleski*



118.

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 31 stycznia 1934 r.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisanej w Berlinie dnia 28 sierpnia 1929 r.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 25 umowy pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisanej w Berlinie dnia 28 sierpnia 1929 r., dokumenty ratyfikacyjne powyższej umowy wymienione zostały w Warszawie dnia 31 stycznia 1934 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*