

N° 2019.

**ALLEMAGNE
ET TCHÉCOSLOVAQUIE**

Accord concernant la navigation
aérienne, avec protocole addition-
nel. Signés à Prague, le 22 janvier
1927.

**GERMANY
AND CZECHOSLOVAKIA**

Agreement concerning Air Naviga-
tion, with Additional Protocol.
Signed at Prague, January 22,
1927.

TEXTE TCHÉCOSLOVAQUE. — CZECHOSLOVAK TEXT.

N^o 2019. — DOHODA ¹ O LETECTVÍ MEZI ČESKOSLOVENSKOU REPUBLIKOU A NĚMECKOU ŘÍŠÍ, PODEPSANÁ V PRAZE, DNE 22. 1927.

Textes officiels allemand et tchécoslovaque communiqués par le délégué permanent de la République tchécoslovaque à la Société des Nations et le consul général d'Allemagne à Genève. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 17 mai 1929.

PRESIDENT REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ a NĚMECKÝ ŘÍŠSKÝ PRESIDENT, stejně přesvědčeni o tom, že jest v oboustranném zájmu Československa a Německa, podporovati ve smířlivém duchu mezinárodní letecké vztahy, rozhodli se za tímto účelem sjednati dohodu a jmenovali svými splnomocněnci :

PRESIDENT REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ :

Pana Dra Františka SPINU, ministra veřejných prací, a
Pana Dra Václava GIRSU, splnomocněného ministra,

NĚMECKÝ ŘÍŠSKÝ PRESIDENT :

Pana Dra Waltra KOCHA, mimořádného vyslance a splnomocněného ministra, a

Pana Dra Alfreda WEGERDTA, ministerského radu v říšském ministerstvu dopravy,

kteří, vyměňivše si své plné moci a shledavše je v dobré a náležité formě, dohodli se na těchto ustanoveních :

Článek I.

Každá z obou Vysokých Smluvních Stran uděluje v dobách míru za podmínky úplné vzájemnosti letadlům druhé smluvní strany, která jsou tam řádně zapsána, právo létatí v její výšostní oblasti, budou-li zachována ustanovení, obsažená v této smlouvě.

Zřízení a provoz pravidelných leteckých linií leteckého podniku jedné z Vysokých Smluvních Stran do oblasti druhé strany a z této oblasti podléhá zvláštní dohodě mezi oběma státy. O tom vystaví příslušný úřad zvláštní povolovací listinu.

Oblastí ve smyslu této dohody rozumí se oblast mateřského státu, teritoriální vody v to čítajíc.

Letadly ve smyslu této dohody rozumí se soukromá letadla a ona státní letadla, jichž se neužívá jako vojenských, celních nebo policejních letadel.

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin, le 27 mars 1929.

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

N^o 2019. — ABKOMMEN¹ ÜBER DEN LUFTVERKEHR ZWISCHEN DER ČECHOSLOVAKISCHEN REPUBLIK UND DEM DEUTSCHEN REICHE, GEZEICHNET IN PRAHA, AM 22. JANUAR 1927.

German and Czechoslovak official texts communicated by the Permanent Delegate of the Czechoslovak Republic accredited to the League of Nations and the German Consul-General at Geneva. The registration of this Agreement took place May 17, 1929.

DER PRÄSIDENT DER ČECHOSLOVAKISCHEN REPUBLIK UND DER DEUTSCHE REICHSPRÄSIDENT, in gleicher Weise davon überzeugt, dass es im beiderseitigen Interesse der Čechoslovakei 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 ČECHOSLOVAKISCHEN REPUBLIK :

Herrn Dr. Franz SPINA, Minister der öffentlichen Arbeiten, und
Herrn Dr. Václav GIRSA, bevollmächtigten Minister ;

DER DEUTSCHE REICHSPRÄSIDENT :

Herrn Dr. Walter KOCH, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister,
und
Herrn Dr. Alfred WEGERDT, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium,

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

Artikel 1.

Jeder der beiden Hohen Vertragschliessenden Teile gewährt in Friedenszeiten unter der Bedingung der vollen Gegenseitigkeit 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 Hoheitsgebiete.

Die Einrichtung und der Betrieb von regelmässigen Luftlinien eines Luftfahrtunternehmens des einen der Hohen Vertragschliessenden Teile in das Gebiet des anderen Teiles und aus diesem hinaus unterliegt einer Sondervereinbarung zwischen den beiden Staaten. Hierüber ist von der zuständigen Behörde eine besondere Genehmigungsurkunde auszustellen.

Als Gebiet im Sinne dieses Abkommens gilt das Gebiet des Mutterstaates einschliesslich der Territorialgewässer.

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

¹ The exchange of ratifications took place at Berlin, March 27, 1929.

Článek 2.

Letadla jedné smluvní strany, jejich posádka, náklad a cestující podléhají, pokud meškají ve výsostní oblasti druhého státu, povinnostem, vyplývajícím z ustanovení v tomto státě toho kterého času platných, zvláště z předpisů o létání vůbec, pokud se tyto vztahují na všechna cizí letadla bez rozdílu národnosti, dále o clech a o ostatních dávkách, o zákazech vývozu a dovozu, o dopravě osob a zboží, o veřejné bezpečnosti a pořádku, jakož i z předpisů pasových. Podléhají též jiným povinnostem, které vyplývají z dočasného všeobecného zákonodárství, pokud tato dohoda neustavuje něco jiného.

Doprava osob a zboží po živnostensku mezi dvěma body vlastního státního území může být vyhrazena domácím letadlům.

Pohonné látky, které jsou při vstupu na palubě, jsou cla prosty.

Článek 3.

Obě smluvní strany mohou zakázati létání nad určitými pásmy svého území, pokud se v tomto směru nečiní rozdílu mezi jejich domácími letadly a letadly druhého státu. Části území, nad nimiž jest létání zakázáno, jest sděliti druhému smluvnímu státu.

Mimo to vyhrazuje si každá smluvní strana právo, za mimořádných okolností v dobách míru létání přes svoji oblast zcela nebo z části zatím s okamžitou účinností omeziti nebo zakázati.

Článek 4.

Letadlo, které se dostane nad zakázané pásmo, má dáti tíšňové znamení, předepsané předpisy o létání přelétaného státu a přistáti co možno nejdříve a nejbliže na letišti tohoto státu, položeném mimo zakázané pásmo.

Článek 5.

Letadla musí míti zřetelné a dobře viditelné značky, které umožňují jejich zjištění za letu (značky státní příslušnosti a značky rejstříkové). Vedle toho musí nésti jméno a bydliště vlastníka.

Letadla musí býti opatřena potvrzením o zápisu do rejstříku a o způsobilosti k letu, jakož i všemi ostatními listinami, předepsanými v jejich domovské zemi pro létání.

Letadla musí býti dále opatřena potvrzením o tom, že ku zajištění nároků na náhradu škod, které vznikly při provozu letadla v oblasti smluvního státu, do něhož letadlo nepřísluší, bylo uzavřeno pojištění proti povinnému ručení nebo byla dána jistota složením peněz nebo cenných papírů.

Článek 6.

Členové posádky, kteří v letadle vykonávají činnost, podléhající v jejich domovském státě zvláštnímu povolení, musí býti opatřeni výkazy, pro létání v jejich domovském státě předepsanými, zvláště předpisům odpovídajícími průkazy o způsobilosti a leteckými legitimacemi.

Artikel 2.

Die Luftfahrzeuge des einen Vertragsteils, ihre Besatzung, Ladung und Fluggäste unterliegen, während sie sich im Hoheitsgebiet 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, sowie den Passvorschriften. Sie unterliegen auch den sonstigen Verpflichtungen, die sich aus der jeweiligen allgemeinen Gesetzgebung ergeben, soweit dieses Abkommen nicht anderes vorsieht.

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

Die bei der Einreise an Bord befindlichen Betriebsstoffe sind zollfrei.

Artikel 3.

Die beiden Vertragsteile können den Luftverkehr über bestimmten Zonen ihres Gebietes verbieten, sofern in dieser Hinsicht zwischen ihren heimischen Luftfahrzeugen und denjenigen des anderen Staates kein Unterschied gemacht wird. Die Gebietsteile, über denen der Luftverkehr verboten wird, sind dem anderen Vertragstaate mitzuteilen.

Ausserdem behält sich jeder Vertragsteil das Recht vor, unter aussergewöhnlichen Umständen in Friedenszeiten den Luftverkehr über seinem Gebiet ganz oder teilweise mit sofortiger Wirkung vorläufig einzuschränken oder zu verbieten.

Artikel 4.

Ein Luftfahrzeug, das über eine verbotene Zone gerät, hat das durch die Luftverkehrsordnung des überflogenen Staates vorgeschriebene Notzeichen zu geben und so bald und so nahe wie möglich auf einem ausserhalb der verbotenen Zone gelegenen Flughafen dieses Staates zu landen.

Artikel 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.

Die Luftfahrzeuge müssen ferner mit einer Bescheinigung darüber versehen sein, dass zur Sicherung von Schadenersatzforderungen, die beim Betrieb des Luftfahrzeuges im Gebiete des Vertragstaates, dem das Luftfahrzeug nicht angehört, entstanden sind, eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet ist.

Artikel 6.

Die Mitglieder der Besatzung, die im Flugzeug 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.

Ostatní členové posádky musí býti opatřeni průkazy, z nichž jest patrnó jejich zaměstnání na palubě, jejich povolání, jejich totožnost a jejich státní příslušnost.

Posádka a cestující musí býti opatřeni průkazy, jež jsou podle toho kterého času platných předpisů nutny pro mezistátní přechodní styk, pokud nebude mezi oběma smluvními státy ujednáno něco jiného .

Článek 7.

Průkazy o způsobilosti k letu, průkazy o osobní způsobilosti a letecké legitimace, které byly jednou z Vysokých Smluvních Stran vydány nebo uznány pro letadlo nebo pro posádku, mají v druhém smluvním státě tutěž platnost, jako obdobné listiny, vydané neb uznané v tomto státě, průkazy o osobní způsobilosti a letecké legitimace posádky však toliko pro obsluhu letadel tohoto státu.

Každá z obou Vysokých Smluvních Stran vyhrazuje si právo odepríti pro létání uvnitř své oblasti uznání průkazů o osobní způsobilosti a leteckých legitimacích, vydaných jeho státním příslušníkům druhým smluvním státěm.

Článek 8.

Letadla jedné z Vysokých Smluvních Stran smějí ve výsostní oblasti druhého smluvního státu býti opatřena přístroji radiotelegrafickými, jak to jest v obou smluvních státech dovoleno. Tyto přístroje smějí býti obsluhovány toliko členy posádky, kteří mají u sebe zvláštní povolení svého domovského státu.

Oba smluvní státy si vyhrazují z důvodů bezpečnostních vydati předpisy o povinnosti vybavití letadla radiotelegrafickými přístroji.

Článek 9.

Letadla, jejich posádka a cestující smějí vézti s sebou zbraně, střelivo, jedovaté plyny, třaska-viny, poštovní holuby a fotografické přístroje toliko s povolením onoho státu, v jehož vzduchové oblasti letadlo právě jest.

Z důvodů veřejné bezpečnosti může každý smluvní stát podrobiti ve své výsostní oblasti omezením dopravu nebo vození s sebou též i jiných předmětů, než v odst. I. zmíněných, pokud se v tomto směru nečiní rozdilu mezi letadly domácími a letadly druhého smluvního státu.

Článek 10.

Letadla, která vezou cestující nebo zboží, musí býti opatřena seznamem cestujících a seznamem nákladu, který obsahuje popis druhu a množství zboží, jakož i potřebnými celními prohlášeními.

Objeví-li se při přiletu letadla nesouhlas mezi přiváženým zbožím a shora uvedenými listinami, vejdou bezprostředně ve styk celní úřady letiště přiletu s příslušnými celními úřady druhého smluvního státu.

Doprava pošty bude upravena zvláštními ujednáními přímo mezi poštovními správami obou smluvních států.

Článek 11.

Každý smluvní stát může ve své oblasti letadla druhého smluvního státu při odletu nebo přiletu dáti prohlédnouti příslušnými úřady a zkoumati předepsané výkazy a ostatní listiny.

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 den Ausweisen versehen sein, die für den zwischenstaatlichen Uebergangsverkehr nach den jeweils geltenden Bestimmungen erforderlich sind, soweit nicht zwischen den beiden Vertragstaaten etwas anderes vereinbart wird.

Artikel 7.

Die Lufttüchtigkeitscheine, Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine, die von einem der Hohen Vertragschliessenden Teile für das Luftfahrzeug oder die Besatzung ausgestellt oder anerkannt worden sind, haben im anderen Vertragstaat 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.

Jeder der beiden Hohen Vertragschliessenden Teile behält sich das Recht vor, für den Luftverkehr innerhalb seines Gebietes den seinen Staatsangehörigen vom anderen Vertragstaat erteilten Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen die Anerkennung zu versagen.

Artikel 8.

Die Luftfahrzeuge des einen der Hohen Vertragschliessenden Teile dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates nur insoweit mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung versehen sein, wie dies in beiden Vertragstaaten gestattet ist. Solches Gerät darf nur von Mitgliedern der Besatzung bedient werden, die eine besondere Erlaubnis ihres Heimatstaats mit sich führen.

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

Artikel 9.

Die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und die Fluggäste dürfen Waffen, Schiessbedarf, giftige Gase, Sprengstoffe, Briefftauben und Lichtbildgerät nur mit Erlaubnis desjenigen Staates mit sich führen, in dessen Luftgebiet sich das Luftfahrzeug befindet.

Aus Gründen der öffentlichen Sicherheit kann jeder Vertragstaat in seinem Hoheitsgebiet die Beförderung oder Mitführung auch anderer als der in Absatz 1 genannten Gegenstände Einschränkungen unterwerfen, sofern in dieser Hinsicht zwischen den heimischen Luftfahrzeugen und denjenigen des anderen Vertragstaates, kein Unterschied gemacht wird.

Artikel 10.

Die Luftfahrzeuge, die Fluggäste und 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.

Ergibt sich bei der Ankunft eines Luftfahrzeuges eine Unstimmigkeit zwischen den mitgeführten Gütern und den oben erwähnten Urkunden, so haben sich die Zollbehörden des Ankunfthafens mit den zuständigen Zollbehörden des anderen Vertragstaates unmittelbar in Verbindung zu setzen.

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

Artikel 11.

Jeder Vertragstaat 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.

Článek 12.

Letiště otevřená pro veřejné létání jsou přístupna letadlům obou států. Meteorologická zpravodajská služba, radiotelegrafická služba, služba pro zajištění bezpečnosti létání atd., jsou letadlům obou smluvních států za stejných podmínek k dispozici. Případné poplatky (poplatek za přistání, poplatek za pobyt atd.) jsou tytéž pro domácí letadla jako pro letadla druhého státu.

Článek 13.

Odlet nebo přistání letadla ve výsoštní oblasti smluvního státu, do něhož letadlo nepřísluší, smí se státi toliko na letišti, které jest otevřeno pro veřejné létání. Výjimky z toho jsou přípustny toliko se svolením příslušného úřadu smluvního státu, v jehož výsoštní oblasti letadlo odlétává neb přistává.

Článek 14.

Přílet do některého z obou smluvních států a odlet z něho smí se státi jenom na některé nebo s některého letiště, určeného k veřejnému létání, které jest letištěm celním, na němž se provádí pasové odbavování, a to bez přistání mezi hranicí a letištěm. V jednotlivých případech mohou příslušné úřady povolit přílet na jiná letiště nebo odlet s jiných letišť, na nichž jest provedti celní a pasové odbavení. Zákaz přistání mezi hranicí a letištěm platí také v těchto zvláštních případech.

Při nouzovém přistání nebo přistání ve smyslu článku 4. — v zemi odletu po celním a pasovém odbavení, v zemi příletu před celním a pasovým odbavením — jsou vůdce letadla, posádka a cestující povinni řídit se předpisy, které v dotčeném státě o celním a pasovém odbavení.

Obě Vysoké Smluvní Strany sdělí si navzájem seznam letišť, určených k veřejnému létání. V tomto seznamu budou zvlášt uvedena ta letiště, která jsou celními letišti a která poskytují příležitost k pasovému odbavení. Každou změnu tohoto seznamu a každé i jen přechodné omezení možnosti používati některého z těchto letišť jest bezodkladně sděliti druhému smluvnímu státu.

Článek 15.

Společné hranice obou Vysokých Smluvních Stran smějí býti přelétávány toliko mezi body, které se určí společnou dohodou příslušných úřadů. Hranice, jež nejsou společné, jest přelétati mezi body, které byly ustanoveny smluvní stranou, jíž se týče.

Pásmo, které jedna smluvní strana vymezila pro přelet své hranice vlastním nebo cizím letadlům, jest otevřeno bez dalšího též letadlům druhého smluvního státu.

Článek 16.

Jako přítěž smí býti odhazován toliko jemný písek a voda.

Článek 17.

Cestou smějí býti odhazovány nebo jinak odstraňovány předměty nebo látky jiné než přítěž, toliko tenkrát, udělil-li k tomu stát, jehož výsoštní oblast jest dotčena, zvláštní povolení.

Artikel 12.

Die dem öffentlichen Luftverkehr zur Verfügung stehenden Flughäfen sind den Luftfahrzeugen beider Staaten zugänglich. Der meteorologische Nachrichtendienst, der Funkdienst, der Flugsicherungsdienst usw. steht den Luftfahrzeugen beider Vertragstaaten unter den gleichen Bedingungen zur Verfügung. Die etwaigen Gebühren (Landegebühr, Aufenthaltsgebühr usw.) sind für die heimischen Luftfahrzeuge und diejenigen des anderen Staates gleich.

Artikel 13.

Abflug oder Landung eines Luftfahrzeuges im Hoheitsgebiete des Vertragstaates, dem das Luftfahrzeug nicht angehört, darf nur auf einem dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehenden Flugplatz erfolgen. Ausnahmen hiervon sind nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde des Vertragstaates zulässig, in dessen Hoheitsgebiet der Abflug oder die Landung stattfindet.

Artikel 14.

Der Einflug nach und der Ausflug von einem der beiden Vertragstaaten darf nur nach oder von einem dem öffentlichen Luftverkehr dienenden Flughafen, der ein Zollflughafen mit Passabfertigung ist, vorgenommen werden, und zwar ohne Landung zwischen Grenze und Flughafen. In einzelnen Fällen können die zuständigen Behörden den Einflug nach und den Ausflug von anderen Flughäfen gestatten, in denen die Zoll- und Passabfertigung vorzunehmen ist. Das Verbot der Landung zwischen der Grenze und dem Flughafen gilt auch in diesen besonderen Fällen.

Im Falle der Notlandung oder einer Landung im Sinne des Artikels 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 Hohen Vertragschliessenden Teile werden einander das Verzeichnis der dem öffentlichen Luftverkehr dienenden Flughäfen mitteilen. Dieses Verzeichnis wird diejenigen Flughäfen besonders aufführen, die Zollflughäfen sind und Gelegenheit zur Passabfertigung bieten. Jede Aenderung in diesem Verzeichnis und jede auch nur vorübergehende Einschränkung der Benutzungsmöglichkeit eines dieser Flughäfen ist dem anderen Vertragsteil unverzüglich mitzuteilen.

Artikel 15.

Die gemeinsamen Grenzen der beiden Hohen Vertragschliessenden Teile dürfen 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.

Eine Zone, die ein Vertragsteil seinen eigenen oder fremden Luftfahrzeugen für den Ueberflug seiner Grenzen eingeräumt hat, steht ohne weiteres auch den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsteiles offen.

Artikel 16.

Als Ballast darf nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werden.

Artikel 17.

Unterwegs dürfen Gegenstände oder Stoffe ausser Ballast nur abgeworfen oder sonst entfernt werden, wenn der Staat, dessen Hoheitsgebiet betroffen wird, die Erlaubnis hierfür besonders erteilt hat.

Při odhazování odpadků z letadel za letu ještě zachovávatí v tom směru příslušné předpisy smluvního státu, v jehož výsošní oblasti se tak děje.

Článek 18.

Pokud při provádění této dohody bráti jest zřetel na otázky státní příslušnosti, jest shoda v tom, že letadla mají státní příslušnost státu, v jehož rejstříku jsou rádně zanesena.

Letadlo smí býti v jednom z obou smluvních států toliko tenkrát zaneseno do rejstříku, je-li zcela ve vlastnictví příslušníků tohoto státu. Je-li vlastníkem právnická osoba nebo společnost jakéhokoliv druhu, musí vyhovovati požadavkům, které československé nebo německé zákonodárství toho kterého času předpisuje, aby mohla býti pokládána za československou nebo německou právnickou osobu nebo společnost.

Článek 19.

Letadlo, které přilétá do jednoho z obou smluvních států nebo jeho oblast přelétá a tam, toliko pokud je nutno, přistává a se zdržuje, může se vyhnouti zabavení pro porušení patentu nebo zákonem chráněného vzorku (modelu) složením jistoty, jejíž výši, není-li zde dobrovolné dohody, stanoví příslušný úřad místa zabavení ve lhůtě co možná nejkratší.

Článek 20.

Letadla druhého smluvního státu mají při přistáních, zvláště v případech nouze, nárok na používání stejných pomocných zařízení, jako domácí letadla.

Zachraňování letadel, která se octla v nouzi na širém moři, řídí se, není-li jinak smluveno, podle zásad námořního práva, jak tyto vyplývají z mezinárodních úmluv toho kterého času platných nebo, není-li těchto, ze zákonů státu, do něhož zachránci přísluší.

Článek 21.

Obě Vysoké Smluvní Strany sdělí si všechny předpisy platné pro létání v jejich oblasti.

Článek 22.

Podrobnosti provedení této dohody (zvláště celní formality) budou, pokud nutno a možno, upraveny bezprostřední dohodou mezi jednotlivými příslušnými správami obou smluvních stran.

Spory, které se týkají provedení této dohody a jež nebude možno urovnati obvyklou diplomatickou cestou, budou urovnány podle předpisů československo-německé rozhodčí smlouvy¹ z 16 října 1925.

Článek 23.

Každá z Vysokých Smluvních Stran může tuto dohodu kdykoliv 12 měsíců předem vypovědět. Lhůta 12 měsíců počíná 1. lednem následujícím po dni výpovědi.

¹ Vol. LIV, page 341, de ce recueil.

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

Artikel 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 juristische Person oder eine Gesellschaft irgend einer Art Eigentümerin ist, muss sie den Anforderungen entsprechen, welche die čechoslovakische oder die deutsche Gesetzgebung jeweils vorschreibt, damit sie als čechoslovakische oder deutsche juristische Person oder Gesellschaft angesehen werden kann.

Artikel 19.

Ein Luftfahrzeug, das in einem 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 oder gesetzlich geschützten Musters (Modelles) 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.

Artikel 20.

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

Die Rettung der Luftfahrzeuge, die auf hoher See in Not geraten sind, richtet sich vorbehaltlich gegenteiliger Abmachung nach den Grundsätzen des Seerechts, wie sie sich aus den jeweiligen internationalen Vereinbarungen oder in deren Ermangelung aus den Gesetzen des Staates, dem die Retter angehören, ergeben.

Artikel 21.

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

Artikel 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.

Streitigkeiten, welche die Ausführung dieses Abkommens betreffen und nicht auf dem üblichen diplomatischen Wege beigelegt werden können, werden gemäss den Bestimmungen des čechoslovakisch-deutschen Schiedsabkommens¹ vom 16. Oktober 1925 geregelt.

Artikel 23.

Jeder der Hohen Vertragschliessenden Teile kann dieses Abkommen zu jedem Zeitpunkte mit einer Frist von zwölf Monaten kündigen. Die Frist von zwölf Monaten beginnt mit dem auf den Kündigungstag folgenden 1. Januar.

¹ Vol. LIV, page 341, of this Series.

Každý smluvní stát oznámí druhému smluvnímu státu jednání proti ustanovením této dohody, jichž se v jeho výsostní oblasti dopustily letecké podniky nebo letadla druhého státu, jakož i jejich posádky.

Článek 24.

Tato úmluva bude ratifikována ; ratifikační listiny budou, co nejdříve možno, vyměněny v Berlíně. Nabude účinnosti dnem výměny ratifikačních listin.

Na doklad toho podepsali zmocněnci tuto dohodu.

Vyhotoveno ve dvou stejnopisech v československém a německém jazyce v Praze dne dvaadvacátého ledna roku tisícího devítistého dvacátého sedmého.

D^r F. SPINA *v. r.*

D^r V. GIRSA *v. r.*

DODATKOVÝ PROTOKOL

Při podpisu dohody o létání, uzavřené dnešního dne mezi ČESKOSLOVENSKOU REPUBLIKOU a NĚMECKOU ŘÍŠÍ, učinili zmocněnci obou stran tato souhlasná prohlášení, která jsou integrující součástí dohody :

1. Smluvní strany shodují se v tom, že pravidelné letecké linie, jež mají býti podle článku 1., odst. 2. hořejší dohody zřízeny, mají býti provozovány zásadně současně vždy jedním leteckým podnikem každého z obou smluvních států, a že každý z obou smluvních států, jest oprávněn podle vlastního uvážení jmenovati tento letecký podnik, aniž jest k tomu třeba souhlasu druhého smluvního státu. Souhlasu druhého smluvního státu jest třeba toliko tehdy, nemá-li letecký podnik, jedním smluvním státem jmenovaný, státní příslušnosti tohoto smluvního státu.

Nemůže-li býti při zřízení některé letecké linie postupováno tím způsobem, že tato bude provozována současně vždy jedním leteckým podnikem každého z obou smluvních států, shodují se obě smluvní strany v tom, že při zřizování jiné letecké linie dohodnou se příslušné úřady obou smluvních států o tom, jak vyrovnání se má státi.

2. Obě smluvní strany shodují se v tom, že jest úkolem každé smluvní strany, působiti ve svém státě k tomu, aby letecké podniky, provozující letecké linie, nalezly a mohly používat na letištích, na něž přilétají, technická zařízení potřebná pro létání.

3. Smluvní strany si vyhrazují živnostenskou dopravu osob a věcí letadly, která se neděje v rámci pravidelných leteckých linií, upravití zvláštními ujednáními bezprostředně mezi příslušnými úřady obou států.

4. Smluvní strany shodují se v tom, že za pohonné látky ve smyslu článku 2., odst. 3. není považovati takové látky, které se ve vnitrozemí skládají nebo na palubu přijímají nebo jichž se používá k letům čistě vnitrozemským.

Jeder Vertragsstaat wird Zuwiderhandlungen, die in seinem Hoheitsgebiet von Luftfahrern oder Luftfahrzeugen des anderen Vertragsstaats sowie von deren Besatzungen gegen die Bestimmungen dieses Abkommens begangen werden, dem anderen Vertragsstaate mitteilen.

Artikel 24.

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden ; die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Berlin ausgetauscht werden. Es tritt mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in čechoslovakischer und deutscher Sprache in Praha am zweiundzwanzigsten Januar eintausend neunhundertsiebenundzwanzig.

Dr. Walter KOCH *m. p.*

Dr. Alfred WEGERT *m. p.*

ZUSATZPROTOKOLL.

Bei Unterzeichnung des am heutigen Tage zwischen der ČECHOSLOVAKISCHEN REPUBLIK und dem DEUTSCHEN REICHE abgeschlossenen Abkommens über den Luftverkehr haben die beiderseitigen Bevollmächtigten folgende übereinstimmende Erklärungen abgegeben, welche einen integrierenden Bestandteil des Abkommens bilden :

1. Die Vertragschliessenden Teile sind darüber einig, dass die gemäss Art. 1, Abs. 2 des vorstehenden Abkommens einzurichtenden regelmässigen Luftverkehrslinien grundsätzlich gleichzeitig von je einem Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsstaaten betrieben werden sollen und dass jeder der beiden Vertragsstaaten berechtigt ist, nach eigenem Ermessen diese Luftverkehrsunternehmen zu benennen, ohne dass es hierbei der Zustimmung des anderen Vertragsstaates bedarf. Die Zustimmung des anderen Vertragsstaates ist nur dann erforderlich, wenn das von dem einen Vertragsstaat benannte Luftverkehrsunternehmen nicht die Nationalität dieses Vertragsstaates besitzt.

Wenn bei der Einrichtung einer Luftverkehrslinie nicht in der Weise verfahren werden kann, dass sie gleichzeitig von je einem Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsstaaten betrieben wird, so besteht Einverständnis zwischen den beiden Vertragsteilen darüber, dass bei der Einrichtung einer anderen Luftverkehrslinie ein Ausgleich im Wege einer zwischen den zuständigen Behörden beider Vertragsteile zu treffenden Vereinbarung geschaffen werden soll.

2. Die Vertragschliessenden Teile sind darüber einig, dass es Aufgabe eines jeden Teiles ist, in seinem Staate dahin zu wirken, dass die die Luftverkehrslinien betreibenden Luftverkehrsunternehmen in den angefliegenen Flughäfen die für den Luftverkehr erforderlichen technischen Einrichtungen vorfinden und benutzen können.

3. Die Vertragschliessenden Teile behalten sich vor, durch Abmachungen unmittelbar zwischen den zuständigen Behörden beider Staaten die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge, die nicht im Rahmen der regelmässigen Luftverkehrslinien erfolgt, einer besonderen Regelung zu unterziehen.

4. Die Vertragschliessenden Teile sind darüber einig, dass als Betriebsstoffe im Sinne des Abs. 2, Art. 3 solche Stoffe nicht anzusehen sind, die im Inlande abgegeben oder an Bord genommen oder zu reinen Inlandsflügen verwendet werden.

5. Aby byl ulehčen provoz pravidelných leteckých linií, uzná každý z obou smluvních států průkazy o způsobilosti a letecké legitimace (článek 7., odst. 1.), vydané druhým státem pro posádky letadel jeho letecké linie, též pro obsluhu letadel stejného druhu své domácí linie.

6. O povolení, zmíněné v článku 14., odst. 1., věta druhá, zažádati jest včas u příslušného celního úřadu prostřednictvím leteckého úřadu. Náklady celního a pasového odbavení nese v tomto případě žadatel.

7. Utvoří-li se sportovní letecký svaz, shodují se smluvní strany v tom, že má být vzato v úvahu zavedení propustkového řízení (triptyk nebo carnet de passage en douane) proti generelnímu celnímu zajištění pro letadla, která neslouží pravidelné dopravě na liniích.

V Praze, dne dvaadvacátého ledna roku tisícího devítistého dvacátého sedmého.

(L. S.) D^r V. SPINA v. r.

(L. S.) D^r V. GIRSA v. r.

5. Zur Erleichterung des Betriebes der regelmässigen Luftverkehrslinien wird jeder der beiden Vertragstaaten die von dem anderen Staate für die Besatzungen der Luftfahrzeuge seiner Luftverkehrslinie ausgestellten Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine (Art. 7, Abs. 1) auch für die Bedienung der Luftfahrzeuge gleicher Art seiner heimischen Luftverkehrslinie anerkennen.

6. Die im Artikel 14, Absatz 1, Satz 2 erwähnte Bewilligung ist auf dem Wege über die Luftfahrtbehörde bei der zuständigen Zollbehörde rechtzeitig nachzusuchen. Die Kosten der Zoll- und Passabfertigung hat in diesem Falle der Antragsteller zu tragen.

7. Die Vertragschliessenden Teile sind darüber einig, dass bei der Bildung eines Sportverbandes für Luftfahrzeuge, die nicht dem regelmässigen Linienverkehr dienen, die Einführung eines Passierscheinverfahrens (Triptyk oder Carnet de passage en douane) gegen generelle Zollsicherstellung in Aussicht genommen werden soll.

Praha, am zweiundzwanzigsten Januar im Jahre eintausend neunhundert siebenundzwanzig.

(L. S.) Dr Walter KOCH *m. p.*

(L. S.) Dr Alfred WEGERDT *m. p.*

Copie certifiée conforme :

Praha, le 24 avril 1929.

Jan Opočenský,
Directeur des Archives.

¹ TRADUCTION.N^o 2019. — ACCORD ENTRE LE REICH ALLEMAND ET LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE CONCERNANT LA NAVIGATION AÉRIENNE. SIGNÉ A PRAGUE, LE 22 JANVIER 1927.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE et LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND, également convaincus que la Tchécoslovaquie et l'Allemagne ont toutes deux intérêt à favoriser dans un esprit de paix la navigation aérienne internationale, ont décidé de conclure un accord à cet effet et ont désigné comme plénipotentiaires :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. le D^r Franz SPINA, ministre des Travaux publics ; et
M. le D^r Vaclav GIRSA, ministre plénipotentiaire ;

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

M. le D^r Walter KOCH, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire ; et
M. le D^r Alfred WEGERDT, conseiller au Ministère des Communications du Reich ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Chacune des Hautes Parties contractantes accorde, en temps de paix, sous condition de réciprocité pleine et entière, aux aéronefs de l'autre Partie contractante, régulièrement immatriculée dans le territoire de cette dernière, le droit de pratiquer la navigation aérienne dans son territoire national, sous réserve de l'observation des stipulations du présent traité.

L'organisation et l'exploitation, par une entreprise de navigation aérienne ressortissant à l'une des Hautes Parties contractantes, de lignes régulières, de transports aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, feront l'objet d'un arrangement particulier entre les deux Etats. Une autorisation spéciale devra être délivrée à cet effet par l'autorité compétente.

Par territoire, au sens du présent accord, on entend le territoire de la métropole, y compris les eaux territoriales.

Par aéronefs, au sens du présent accord, il faut entendre les aéronefs privés, ainsi que les aéronefs de l'Etat qui ne servent pas d'aéronefs militaires, d'aéronefs des douanes ou d'aéronefs de police.

Article 2.

Les aéronefs de l'une des Parties contractantes, leur équipage, leur chargement et leurs passagers seront soumis, lorsqu'ils se trouveront sur le territoire national de l'autre Etat, aux obligations résultant des dispositions qui y sont en vigueur, et notamment aux prescriptions concernant la navigation aérienne en général, à condition qu'elles soient applicables à tous les aéronefs étrangers, sans distinction de nationalité, ainsi qu'aux prescriptions concernant les droits de douane et autres,

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ TRANSLATION.

No. 2019. — AGREEMENT BETWEEN THE GERMAN REICH AND THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC CONCERNING AIR NAVIGATION. SIGNED AT PRAGUE, JANUARY 22, 1927.

THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC and THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH, being equally convinced that it is in the interests of both Czechoslovakia and Germany to promote international air navigation in a pacific spirit, have decided to conclude an agreement for this purpose and have appointed as their Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC :

Dr. Franz SPINA, Minister of Public Works ; and
Dr. Václav GIRSA, Minister Plenipotentiary ;

THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH :

Dr. Walter KOCH, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary ; and
Dr. Alfred WEGERDT, Counsellor at the Reich Ministry of Communications ;

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions :

Article 1.

Subject to complete reciprocity, each of the two High Contracting Parties shall in time of peace accord freedom of air navigation over its national territory to the aircraft of the other Contracting Party duly registered in the territory of the latter, provided that the provisions of the present Agreement are observed.

The establishment and operation, by an air navigation undertaking belonging to one of the High Contracting Parties, of regular airways to and from the territory of the other Party shall be subject to a special agreement between the two States. Special written permission shall be issued for the purpose by the competent authorities.

The term " territory " shall, for the purposes of the present Agreement, be held to mean the home country, including territorial waters.

The term " aircraft " shall, for the purposes of the present Agreement, be held to mean private aircraft, and also Government aircraft which are not used as military, Customs or police aircraft.

Article 2.

The aircraft of either Contracting Party, their crews, cargoes and passengers, shall be subject while in the national territory of the other State to the obligations arising out of the regulations in force in that State, especially those which concern air navigation in general, in so far as they are applicable to all foreign aircraft without distinction of nationality, and also to the regulations concerning Customs and other duties, export and import prohibitions, the carriage of passengers

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

les prohibitions d'importation et d'exportation, le transport de personnes et de marchandises, la sûreté et l'ordre publics et le régime des passeports. Ils seront également soumis à toutes autres obligations résultant des lois générales en vigueur, à moins que le présent accord n'en dispose autrement.

Les transports commerciaux de personnes ou de marchandises entre deux points du territoire national peuvent être réservés aux aéronefs nationaux.

Les combustibles et lubrifiants se trouvant à bord d'un aéronef à son arrivée seront admis en franchise douanière.

Article 3.

Les deux Parties contractantes pourront interdire la navigation aérienne au-dessus de certaines zones de leur territoire, à condition qu'aucune distinction ne soit faite à cet égard entre les aéronefs nationaux et ceux de l'autre Etat. Les zones au-dessus desquelles la navigation aérienne a été interdite devront être notifiées à l'autre Etat contractant.

En outre, chaque Partie contractante se réserve, en cas de circonstances extraordinaires, et avec effet immédiat, le droit de restreindre ou d'interdire temporairement en temps de paix, la navigation aérienne au-dessus de son territoire, en totalité ou en partie.

Article 4.

Tout aéronef qui se sera engagé au-dessus d'une zone interdite sera tenu de donner immédiatement le signal de détresse prescrit par le règlement dudit Etat relatif à la navigation aérienne et d'atterrir aussitôt que possible dans cet Etat sur l'aérodrome le plus proche situé à l'extérieur de la zone interdite.

Article 5.

Les aéronefs devront être pourvus de marques distinctes et bien visibles, permettant de les identifier en cours de vol (marque de nationalité et marques d'immatriculation). Ils devront porter également l'indication du nom et du domicile de leur propriétaire.

Les aéronefs devront être munis de certificats d'immatriculation et de navigabilité, ainsi que de tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans le pays auquel ils ressortissent.

Les aéronefs devront également être munis d'un certificat établissant qu'en vue de garantir le paiement des indemnités qui pourraient être réclamées pour dommages causés pendant le séjour de l'aéronef sur le territoire de l'Etat contractant auquel cet aéronef ne ressortit pas, il a été contracté une assurance couvrant la responsabilité civile, ou qu'une caution a été déposée sous forme d'espèces ou de valeurs.

Article 6.

Les membres de l'équipage qui remplissent à bord de l'aéronef des fonctions subordonnées à une autorisation spéciale dans leur pays devront être munis des certificats prescrits pour la navigation aérienne dans leur pays, et notamment des brevets d'aptitude et licences réglementaires.

Les autres membres de l'équipage devront être pourvus de certificats indiquant leurs fonctions à bord de l'aéronef, leur profession, leur identité et leur nationalité.

L'équipage et les passagers devront être pourvus des pièces prévues par les dispositions en vigueur concernant le passage de la frontière, à moins qu'un régime différent n'ait été convenu entre les deux Etats contractants.

Article 7.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou reconnus par l'une des Hautes Parties contractantes pour l'aéronef ou pour son équipage auront, dans l'autre Etat

and goods, public safety and order, and passports. Unless otherwise provided in the present Agreement, they shall furthermore be subject to such other obligations as may arise out of the general legislation in force.

Each of the Contracting Parties may reserve for its own aircraft the commercial transport of passengers or goods between two points in its own territory.

The fuel and lubricating oil on board an aircraft shall be exempt from Customs duty on entry.

Article 3.

Each of the Contracting Parties may prohibit air navigation over certain areas of its territory, provided that no distinction is made in this respect between its own aircraft and those of the other State. The areas over which air traffic is prohibited shall be notified to the other Contracting State.

Furthermore, each of the Contracting Parties reserves the right, in exceptional circumstances, temporarily to restrict or prohibit wholly or partially, with immediate effect, air navigation over its territory in time of peace.

Article 4.

Every aircraft which finds itself above a prohibited area must immediately give the signal of distress provided by the air navigation law of the State flown over and land as soon as possible at one of the nearest aerodromes of that State situated outside the prohibited area.

Article 5.

Aircraft must be provided with distinctive and clearly visible marks enabling them to be identified in flight (nationality and registration marks). They must also be marked with the name and residence of the owner.

Aircraft must carry certificates of registration and airworthiness, and in addition any other documents required for air navigation in the country to which they belong.

Aircraft must further carry a certificate showing that, with a view to guaranteeing payment of any claims for damage caused in connection with the operation of the aircraft in the territory of the other Contracting State, an insurance policy against civil liability has been taken out or that the risk has been covered by a deposit of money or securities.

Article 6.

The members of the crew who perform duties in an aircraft for the exercise of which a special permit is required in their country of origin must carry the certificates laid down for air navigation in the said country, and in particular the prescribed certificates of competency and licences.

The other members of the crew must carry certificates indicating their duties on board the aircraft, their occupation, identity and nationality.

Except as otherwise provided by agreement between the two contracting States, the crew and passengers must carry the certificates prescribed in the regulations in force for international traffic.

Article 7.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or approved by one of the Contracting States for the aircraft or the crew, shall have the same validity in the other

contractant, la même validité que les pièces équivalentes délivrées ou reconnues dans ce dernier Etat ; cette stipulation ne s'applique toutefois au brevets d'aptitude ou aux licences de l'équipage que pour le service des aéronefs de leur pays.

Chacune des Hautes Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables pour la navigation aérienne à l'intérieur de son propre territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Etat contractant.

Article 8.

Les aéronefs de l'une des Hautes Parties contractantes ne pourront porter, sur le territoire national de l'autre Etat contractant, d'appareils servant à l'émission de messages radiotélégraphiques que dans la mesure où la chose est permise dans les deux Etats contractants. Ces appareils ne devront être manipulés que par les membres de l'équipage pourvus d'une licence spéciale, délivrée par les autorités du pays auquel ils ressortissent.

Les deux Parties contractantes se réservent le droit, pour des raisons de sécurité, d'édicter des règles relativement à l'installation obligatoire d'appareils de télégraphie sans fil sur les aéronefs.

Article 9.

Les aéronefs, leur équipage et les passagers ne pourront porter d'armes, de munitions, de gaz toxiques, d'explosifs, de pigeons-voyageurs ou d'appareils photographiques, qu'avec l'autorisation de l'Etat dans la zone aérienne duquel navigue l'aéronef.

Chacun des Etats contractants pourra, pour des raisons de sûreté publique, apporter, sur son territoire national, des restrictions au transport ou au port d'objets, même différents de ceux prévus au premier alinéa, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs nationaux et ceux de l'autre Etat contractant.

Article 10.

Les aéronefs transportant des passagers ou des marchandises devront être munis d'une liste des passagers et d'une liste du chargement où seront indiquées la nature et la quantité des marchandises transportées, ainsi que des déclarations en douane requises.

Au cas où l'on constaterait, lors de l'arrivée d'un aéronef, une différence entre les marchandises transportées et les documents susmentionnés, les autorités douanières de l'aérodrome d'arrivée devront se mettre immédiatement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre Etat contractant.

Le transport des envois postaux sera réglé par voie d'arrangements spéciaux conclus directement entre les administrations postales des deux Etats contractants.

Article 11.

Lors du départ ou de l'atterrissage, chacun des Etats contractants pourra faire procéder sur son territoire, par les autorités compétentes, à la visite des aéronefs de l'autre Etat, ainsi qu'à l'examen des certificats et autres documents prescrits.

Article 12.

Les aérodromes ouverts à la navigation aérienne publique seront accessibles aux aéronefs des deux Etats. Les services de renseignements météorologiques, de radio-télégraphie, de sécurité du vol, etc., seront à la disposition des aéronefs des deux Etats contractants dans les mêmes

Contracting State as the corresponding documents issued or approved in the latter State, except that certificates of competency and licences held by the crew shall only be valid for service in aircraft belonging to their own country.

Either Contracting State shall have the right to refuse to recognise for the purpose of flights within its own territory certificates of competency and licences granted to nationals of the said State by the other Contracting State.

Article 8.

Aircraft of either High Contracting Party when in the territory of the other Contracting Party shall not carry wireless apparatus except in so far as this is permitted in both the Contracting States. Such apparatus may only be used by members of the crew provided with a special licence issued by the authorities of the country to which they belong.

Either Contracting Party shall be entitled, on grounds of safety, to issue rules regarding the compulsory equipment of aircraft with wireless apparatus.

Article 9.

Aircraft and their crews and passengers may not carry arms, ammunition, poisonous gases, explosives, carrier pigeons or photographic apparatus unless they have received permission from the State in whose air territory the aircraft happens to be.

Either Contracting State may, as a measure of public safety, impose restrictions on the conveyance or carrying in its territory of other objects than those specified in paragraph 1, provided no distinction is made in this respect between national aircraft and the aircraft of the other Contracting State.

Article 10.

Aircraft which carry passengers and goods must be provided with a list of the passengers' names and a manifest showing the nature and quantity of the goods, together with the necessary Customs declarations.

Should it be discovered on the arrival of an aircraft that there is a discrepancy between the goods carried and the above-mentioned documents, the Customs authorities of the aerodrome of arrival shall communicate direct with the competent Customs authorities of the other Contracting State.

The carrying of mails shall be arranged direct between the postal administrations of the two Contracting States by means of special agreements.

Article 11.

Each of the Contracting States may, in its own territory, have the aircraft of the other Contracting State examined by its competent authorities on departure or landing and the prescribed certificates and other documents verified.

Article 12.

Every aerodrome which is open to public use in the territory of one Contracting State shall be open to the aircraft of the other State. The meteorological, wireless, safety and other services shall be at the disposal of the aircraft of both Contracting States under the same conditions. Any

conditions. Les droits éventuels (droits d'atterrissage, droits de stationnement, etc.) seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et ceux de l'autre Etat.

Article 13.

Le départ ou l'atterrissage d'un aéronef sur le territoire national de l'Etat contractant auquel ne ressortit pas l'aéronef ne pourra avoir lieu que sur un aéroport ouvert à la navigation aérienne publique. Il ne pourra être fait exception à cette règle qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente de l'Etat contractant sur le territoire national duquel a lieu le départ ou l'atterrissage.

Article 14.

L'arrivée et le départ, à destination et en provenance de l'un des Etats contractants, ne pourront avoir lieu que sur un aéroport servant à la navigation aérienne publique qui possède un service douanier et un service de contrôle des passeports ; aucun atterrissage intermédiaire ne devra avoir lieu entre la frontière et l'aéroport. Dans certains cas, les autorités compétentes peuvent autoriser un aéronef à atterrir ou à prendre son vol sur d'autres aéroports, où devront avoir lieu la visite douanière et le contrôle des passeports. L'interdiction d'atterrir entre la frontière et l'aéroport subsiste également dans ces cas.

En cas d'atterrissage forcé ou d'atterrissage au sens de l'article 4, dans le pays de départ, après la visite douanière et le contrôle des passeports, ou dans le pays de destination avant la visite douanière et le contrôle des passeports, le pilote, l'équipage et les passagers de l'aéronef devront se conformer aux règlements en vigueur dans le pays en question, en ce qui concerne la visite douanière et le contrôle des passeports.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront réciproquement la liste des aéroports ouverts à la navigation aérienne publique. Cette liste mentionnera particulièrement les aéroports qui sont pourvus de service douanier et où peut avoir lieu le contrôle des passeports. Toute modification apportée à ladite liste et toute restriction même temporaire de la faculté d'utiliser l'un de ces aéroports devront être signalées sans retard à l'autre Partie contractante.

Article 15.

Les frontières communes des deux Hautes Parties contractantes ne devront être survolées qu'entre des points qui seront déterminés, d'un commun accord, par les autorités compétentes. Les frontières non communes devront être survolées entre les points fixés par la Partie contractante intéressée.

Toute zone que l'une des Parties contractantes aura autorisé ses propres aéronefs ou des aéronefs étrangers à survoler, sera *ipso facto* ouverte également aux aéronefs de l'autre Partie contractante.

Article 16.

Il ne pourra être lancé d'un aéronef d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

Article 17.

En cours de route, il ne pourra être jeté ou déchargé de quelque façon que ce soit, des objets ou des matières autres que le lest, que si l'Etat dont le territoire national est concerné, a délivré, à cet effet, une autorisation spéciale.

Lorsque des résidus sont jetés d'un aéronef en cours de route, il conviendra d'observer les règles établies à ce sujet par l'Etat contractant sur le territoire national duquel a lieu l'opération.

charges (landing charge, charge for length of stay, etc.) shall be the same for national aircraft and for the aircraft of the other State.

Article 13.

An aircraft belonging to one Contracting State shall not start from or land in the territory of the other Contracting State except at an aerodrome open to public use. No exception may be made to this rule unless with the permission of the competent authority of the State in whose territory the departure or landing takes place.

Article 14.

All aircraft entering or leaving the territory of either Contracting State may only land at or depart from an aerodrome open to public use and provided with a Customs office and facilities for the inspection of passports ; no intermediate landing may take place between the frontier and the aerodrome. The competent authorities may in particular cases authorise aircraft to land at or depart from other aerodromes, at which the Customs and passport formalities must be carried out. The prohibition against landing between the frontier and the aerodrome shall also apply in such cases.

In the event of a forced landing or of a landing such as is provided for in Article 4 — in the country of departure after the Customs examination and passport inspection, or in the country of destination before the Customs examination and passport inspection — the pilot, crew and passengers of the aircraft must observe the regulations in force in the country in question in regard to Customs examination and passport inspection.

Each Contracting State shall communicate to the other State the list of aerodromes in its territory which are open to public use ; this list shall specify in particular the aerodromes at which there are Customs offices and arrangements for passport inspection. Any modification of this list and any restriction, even temporary, of the right to utilise any of those aerodromes must be notified without delay to the other Contracting Party.

Article 15.

The common frontiers between the two High Contracting Parties may only be crossed by aircraft between points to be determined by agreement between the competent authorities. Frontiers which are not common to the Contracting Parties must be crossed between points fixed by the Party concerned.

Should one of the Contracting Parties authorise its own or foreign aircraft to cross a particular area, the right of passage over the said area shall be accorded *ipso facto* to the aircraft of the other Party.

Article 16.

No ballast other than fine sand or water may be dropped from an aircraft.

Article 17.

No articles or substances whatever may be thrown or dropped from an aircraft in flight except ballast unless special permission has been given for this purpose by the State flown over.

Where refuse is dropped from aircraft in flight, the regulations issued on the subject by the State whose territory is flown over shall be observed.

Article 18.

Dans tous les cas où l'application du présent accord soulève la question de la nationalité, il est convenu que les aéronefs possèdent la nationalité de l'Etat dans le registre duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Un aéronef ne pourra être immatriculé dans l'un des deux Etats que s'il appartient exclusivement à des ressortissants dudit Etat. Si le propriétaire en est une personne juridique ou une société d'une nature quelconque, celle-ci devra remplir les conditions prescrites par la législation tchécoslovaque ou allemande, selon le cas, pour pouvoir être considérée comme personne juridique ou société tchécoslovaque ou allemande.

Article 19.

Tout aéronef qui entre dans un des Etats contractants ou qui traverse son territoire et qui n'y atterrit et n'y séjourne que dans la mesure nécessaire, pourra être exempté de la saisie, pour violation d'un brevet, ou contrefaçon d'un modèle déposé, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'un arrangement amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

Article 20.

En cas d'atterrissage sur le territoire de l'un des Etats contractants, les aéronefs de l'autre Etat auront droit, notamment, en cas d'atterrissage forcé, à l'assistance des mêmes services de secours que les aéronefs nationaux.

Le sauvetage des aéronefs en détresse en pleine mer sera régi, sauf accord contraire, par les principes du droit maritime tel qu'il résulte des conventions internationales ou, à leur défaut, des lois de l'Etat auquel les sauveteurs ressortissent.

Article 21.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront réciproquement toutes les prescriptions, en vigueur sur leurs territoires, concernant la navigation aérienne.

Article 22.

Les modalités d'exécution du présent accord (en particulier les formalités de douane) seront, s'il est besoin et dans la mesure du possible, réglées par voie d'accord direct entre les diverses administrations compétentes des deux Etats contractants.

Les différends, relatifs à l'exécution du présent accord, qui ne pourront être aplanies par la voie diplomatique habituelle, seront réglées conformément aux dispositions du traité d'arbitrage germano-tchécoslovaque du 16 octobre 1925.

Article 23.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra dénoncer le présent accord en tout temps, avec délai de douze mois ; ce délai de douze mois commence à courir à partir du 1^{er} janvier qui suivra le jour de la dénonciation.

Article 18.

Whenever questions of nationality arise in connection with the carrying out of the present Agreement, it is understood that aircraft possess the nationality of the State on the register of which they are duly entered.

No aircraft may be entered on the register of either Contracting State unless it belongs wholly to nationals of that State. Where the owner is a juristic person or a company of any kind, the latter must fulfil the conditions prescribed by the Czechoslovak or German laws in order to be recognised as a Czechoslovak or German juristic person or company.

Article 19.

Aircraft which enter or pass through the territory of either Contracting State and make therein only such landings and stoppages as are reasonably necessary shall be exempt from any seizure on the ground of infringement of patent, design or model, subject to the deposit of security, the amount of which in default of amicable agreement shall be fixed with the least possible delay by the competent authority of the place of seizure.

Article 20.

The aircraft of either Contracting State shall be entitled on landing in the territory of the other Contracting State, particularly in case of a forced landing, to the same measures of assistance as national aircraft.

The salvage of aircraft in distress on the high seas shall, in the absence of agreement to the contrary by the Parties, be governed by the principles of maritime law resulting from international conventions, or failing such, the law of the State to which the persons undertaking salvage belong.

Article 21.

Each High Contracting Party shall communicate to each other all regulations governing air navigation in their respective territories.

Article 22.

The details relating to the execution of the present Agreement (more especially Customs formalities) shall be settled, so far as is necessary and possible, by direct agreement between the various competent administrations of the two Contracting Parties.

Any disputes regarding the execution of the present Agreement which cannot be settled through the ordinary diplomatic channel shall be dealt with in conformity with the provisions of the German-Czechoslovak Arbitration Treaty of October 16, 1925.

Article 23.

Either Contracting Party may denounce the present Agreement at any time by giving twelve months' notice; the period of twelve months shall begin to run as from January 1st after the date of denunciation.

Chaque Etat contractant notifiera à l'autre les infractions aux dispositions du présent accord, qui auront été commises sur son territoire national par les entreprises de navigation aérienne ou les aéronefs de l'autre Etat contractant ainsi que par leurs équipages.

Article 24.

Le présent accord devra être ratifié et les instruments de ratification seront échangés, à Berlin, aussitôt que possible. L'accord entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé le présent accord.

Fait à Prague, le vingt-deux janvier mil neuf cent vingt-sept, en deux originaux rédigés en langues tchécoslovaque et allemande.

(Signé) D^r F. SPINA.

(Signé) D^r Walter KOCH.

(Signé) D^r V. GIRSA.

(Signé) D^r Alfred WEGERDT.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

En procédant à la signature de l'accord conclu, ce jour, entre LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE et LE REICH ALLEMAND, concernant la navigation aérienne, les plénipotentiaires des deux parties ont fait, d'un commun accord, les déclarations ci-après qui forment partie intégrante de l'accord :

1^o Les Parties contractantes conviennent que chacune des lignes régulières de transport aérien, dont la création est prévue par l'article 1, alinéa 2, du présent accord, sera, en principe, exploitée simultanément, par une entreprise de navigation aérienne tchécoslovaque et une entreprise allemande et que chacun des deux Etats contractants aura le droit de désigner librement ces entreprises sans devoir obtenir, à cet effet, le consentement de l'autre Etat. Ledit consentement ne sera nécessaire que lorsque l'entreprise désignée par l'un des Etats contractants ne possèdera pas la nationalité de cet Etat.

Les deux Parties contractantes conviennent que, si l'organisation d'une ligne de transport aérien ne peut avoir lieu de telle manière que ladite ligne soit exploitée simultanément par une entreprise appartenant à l'un et par une entreprise appartenant à l'autre des Etats contractants, il devra être institué, lors de l'organisation d'une autre ligne de transports aériens, une compensation, par voie d'arrangement à conclure entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes.

2^o Les Parties contractantes conviennent que chacune d'entre elles a le devoir, dans son Etat, de tendre à ce que les entreprises de navigation aérienne qui exploitent les lignes de transports puissent trouver et utiliser, dans les aérodromes d'arrivée, les installations techniques nécessaires pour la navigation aérienne.

3^o Les Parties contractantes se réservent de soumettre à une réglementation particulière, par voie d'arrangement direct entre les autorités compétentes des deux Etats, les transports commerciaux de personnes et d'objets par aéronefs, lorsque ces transports ne rentreront pas dans le cadre des lignes régulières.

4^o Les Parties contractantes conviennent que les combustibles ou lubrifiants qui seraient cédés ou pris à bord à l'intérieur du pays ou utilisés pour des vols purement intérieurs ne rentrent pas dans la catégorie des combustibles et lubrifiants visés à l'article 2, alinéa 3.

Each Contracting State shall notify the other of any infractions of the provisions contained in the present Agreement which may have been committed in its territory by air navigation undertakings or aircraft belonging to the other State, or by their crews.

Article 24.

The present Agreement shall be ratified and the instruments of ratification exchanged at Berlin as soon as possible. It shall come into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed the present Agreement.

Done at Prague on the twenty-second day of January one thousand nine hundred and twenty-seven, in two originals, in the Czechoslovak and German languages.

(Signed) Dr. F. SPINA.

(Signed) Dr. Walter KOCH.

(Signed) Dr. V. GIRSA.

(Signed) Dr. Alfred WEGERT.

ADDITIONAL PROTOCOL

On signing the Agreement concluded this day between the Czechoslovak Republic and the German Reich concerning air navigation, the Plenipotentiaries of the two Parties by common agreement made the following declarations, which shall form an integral part of the Agreement :

(1) The Contracting Parties agree that each of the regular airways to be instituted under Article 1, paragraph 2, of the present Agreement, shall in principle be operated simultaneously by an air navigation undertaking of each of the two Contracting States, and that each of the said States shall be entitled to designate the air navigation undertaking in question at its own discretion without requiring to obtain the assent of the other Contracting State. Such assent shall only be necessary if the air navigation undertaking designated by a Contracting State does not possess the nationality of that State.

The two Contracting Parties agree that if it should not be possible, when an airway is being organised, to arrange for it to be simultaneously operated by an air navigation undertaking of each State, compensation shall be afforded, when another airway is organised by an agreement to be concluded between the competent authorities of the Parties.

(2) The Contracting Parties agree that it is the duty of both Parties to make such arrangements in their respective territories that the air navigation undertakings which operate the airways may be furnished with and be able to use the necessary technical installations for air navigation in the aerodromes to which the aircraft fly.

(3) When the commercial transport of passengers or articles by air is effected otherwise than by one of the regular airways, the Contracting Parties reserve the right to subject such transport to special regulations by direct agreement between the competent authorities of the two States.

(4) The Contracting Parties agree that the fuel and lubricating oil referred to in Article 2, paragraph 3, shall not include fuel and oil which are parted with or taken on board within the country or are used for flights carried out exclusively within the country.

5° En vue de faciliter l'exploitation des lignes régulières de transports aériens, chacun des deux Etats contractants reconnaîtra également comme valables pour le service des aéronefs du même type desservant ses lignes nationales les brevets d'aptitude et licences (article 7, alinéa 1) délivrés par l'autre Etat aux équipages des aéronefs desservant sa ligne de transports aériens.

6° L'autorisation mentionnée à l'article 14, alinéa 1, deuxième phrase, devra être demandée en temps voulu à l'administration douanière compétente par l'entremise de l'administration de l'aéronautique. Les frais de visite douanière et de contrôle des passeports seront dans ce cas à la charge de la partie requérante.

7° Les Parties contractantes conviennent, au cas où il se créerait une association sportive pour des aéronefs qui ne desservent pas des lignes régulières, d'envisager l'institution d'un triptyque ou d'un carnet de passage en douane moyennant un cautionnement général en douane.

Fait à Prague, le vingt-deux janvier mil neuf cent vingt-sept.

(L. S.) (Signé) D^r F. SPINA.

(L. S.) (Signé) D^r V. GIRSA.

(L. S.) (Signé) D^r Walter KOCH.

(L. S.) (Signé) D^r Alfred WEGERDT.

(5) With a view to facilitating the operation of the regular airways, each Contracting State shall recognise the certificates of competency and licences (Article 7, paragraph 1), issued by the other State to the crews of aircraft operating the airway of the last-named State, as also being valid for the service of aircraft of the same type operating the national airway of the former State.

(6) Applications for the authorisation mentioned in Article 14, paragraph 1, second sentence, must be addressed in sufficient time to the competent Customs administration through the air administration. The costs of the Customs examination and passport inspection shall be borne by the party making the application.

(7) In the case of the organisation of an aero-club using aircraft not employed in flights over one of the regular airways, the question of introducing a system of passes ("triptyque" or "carnet de passage en douane") to be issued against the deposit of a general Customs security will be taken into consideration.

Done at Prague, the twenty-second day of January, one thousand nine hundred and twenty-seven.

(L. S.) (Signed) Dr. F. SPINA.

(L. S.) (Signed) Dr. Walter KOCH.

(L. S.) (Signed) Dr. V. GIRSA.

(L. S.) (Signed) Dr. Alfred WEGERDT.

