

N° 4033.

HONGRIE ET SUISSE

Convention provisoire relative à la navigation aérienne, et protocole additionnel. Signés à Berne, le 18 juin 1935.

**HUNGARY
AND SWITZERLAND**

Provisional Convention regarding Air Navigation, and Additional Protocol. Signed at Berne, June 18th, 1935.

TEXTE HONGROIS. — HUNGARIAN TEXT.

N^o 4033. — IDEIGLENES EGVEZMÉNY¹ A MAGYAR KIRÁLYSÁG ÉS SVÁJC KÖZÖTT A LÉGIFORGALOM SZABÁLYOZÁSA TÁRGYÁBAN. ALÁÍRATOTT BERNBEN 1935. ÉVI JUNIUS HÓ 18-ÁN.

Textes officiels allemand et hongrois communiqués par le chef de la délégation royale hongroise près la Société des Nations. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 8 janvier 1937.

Ő FŐMÉLTÓSÁGA A MAGYAR KIRÁLYSÁG KORMÁNYZÓJA
és

A SVÁJCI SZÖVETSÉGI TANÁCS

egyaránt meggyőződve arról, hogy a Magyar Királyságnak és Svájcnak kölcsönös érdeke, hogy a nemzetközi légiforgalom békés szellemben előmozdítottassék, elhatározták, hogy ebből a célból ideiglenes egyezményt kötnek és meghatalmazottaikká kinevezték :

Ő FŐMÉLTÓSÁGA A MAGYAR KIRÁLYSÁG KORMÁNYZÓJA :

LÁSZLÓFALVI VELICS László urat, Magyarország rendkívüli követét és meghatalmazott miniszterét Svájcban,

A SVÁJCI SZÖVETSÉGI TANÁCS :

MOTTA Giuseppe szövetségi tanácsos urat, a szövetségi politikai hivatal főnökét,

akik, miután meghatalmazásaikat kicserélték és azokat jó és kellő alakban találták, a következő rendelkezésekben állapodtak meg :

I. cikk.

A Szerződő Felek mindegyike a másik Szerződő Fél szabályszerűen lajstromozott légi járó-műveinek békeidőben saját területén a jelen Egyezményben foglalt rendelkezések betartása mellett a légiközlekedés jogát biztosítja.

Rendszeres légiközlekedési vonalak létesítése és üzemeltetése a Szerződő Felek egyikének valamely légiforgalmi vállalata részéről a másik Szerződő Fél területén, vagy területe felett, leszállással vagy anélkül, a két állam legfőbb légügyi hatóságai között kötendő külön megállapodás tárgyát képezi.

A jelen Egyezmény értelmében a terület a Magyar Királyság és Svájc területét jelenti.

A jelen Egyezmény értelmében légi járó-művek alatt a magán légi járó-műveket és az állami légi járó-művek közül azokat a légi járó-műveket kell érteni, amelyek nincsenek katonai-, vám- vagy rendőri szolgálatban.

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Berne, le 9 novembre 1936.

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

Nr. 4033. — PROVISORISCHES ÜBEREINKOMMEN¹ BETREFFEND DIE
REGELUNG DES LUFTVERKEHRS ZWISCHEN DEM KÖNIG-
REICH UNGARN UND DER SCHWEIZ. GEZEICHNET IN BERN,
AM 18. JUNI 1935.

German and Hungarian official texts communicated by the Head of the Royal Hungarian Delegation to the League of Nations. The registration of this Convention took place January 8th, 1937.

SEINE DURCHLAUCHT DER REICHSVERWESER DES KÖNIGREICHS UNGARN
und

DER SCHWEIZERISCHE BUNDES RAT

in gleicher Weise davon überzeugt, dass es im beiderseitigen Interesse Ungarns und der Schweiz liegt, die internationalen Luftverkehrsbeziehungen in friedlichem Geiste zu fördern, haben beschlossen, zu diesem Zweck ein provisorisches Übereinkommen zu schliessen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt :

SEINE DURCHLAUCHT DER REICHSVERWESER DES KÖNIGREICHS UNGARN :

Herrn Ladislaus VELICS VON LÁSZLÓFALVA, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Ungarns in der Schweiz,

DER SCHWEIZERISCHE BUNDES RAT :

Herrn Bundesrat Giuseppe MOTTA, Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departements,

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

Artikel 1.

Jeder der beiden Vertragschliessenden Teile gewährt in Friedenszeiten Luftfahrzeugen des andern Vertragschliessenden Teiles, die in diesem ordnungsgemäss 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 andern 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 des Königreichs Ungarn und das Gebiet der Schweiz.

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

¹ The exchange of ratifications took place at Berne, November 9th, 1936.

Az egyik Szerződő Fél katonai-, vám-, vagy rendőri szolgálatban álló légi járóműveinek, ha a másik Szerződő Fél területére óhajtanak repülni vagy területét leszállással vagy anélkül átrepülni óhajtják, minden egyes esetben külön engedéllyel kell ellátva lenniök.

2. cikk.

Az egyik Szerződő Fél légi járóművei, azoknak személyzete, utasai és rakománya, mialatt a másik Állam területén tartózkodnak, az ott mindenkor hatályban lévő rendelkezéseknek vannak alávetve, különösen általában a légi forgalomra vonatkozó szabályoknak, amennyiben ezek nemzeti megkülönböztetés nélkül minden külföldi légi járóműre egyaránt alkalmazást nyernek, továbbá a vámokra és egyéb közszolgáltatásokra, a kiviteli és beviteli tilalmakra, a személy- és áruszállításra, valamint a közrendre és közbiztonságra, úgyszintén az egészségügyre és útlevelekre vonatkozó szabályoknak. Továbbá a mindenkor érvényben lévő egyéb általános törvényes rendelkezések hatálya alatt is állanak, feltéve, hogy ez az Egyezmény ellenkezőben nem rendelkezik.

Iparszerű személy és áruszállítás a saját államterület két pontja között a hazai légi járóműveknek tartható fenn.

A két Szerződő Fél légi járóművein berepülésükkor lévő üzemanyagok vámmentesek, kivéve azt az üzemanyagot, amelyet a légi járómű a másik Szerződő Fél területén lerak, vagy amely ott kizárólag belföldi repülések céljaira szolgál.

3. cikk.

A Szerződő Felek mindegyikének jogában van a légi forgalmat saját területének bizonyos részein megtiltani, feltéve, hogy e tekintetben a saját és a másik Állam légi járóművei között különbséget nem tesz. Ez a korlátozás nem vonatkozik az állami igazgatás szolgálatában különleges célokra használt légi járóművekre.

Azokat a területrészeket, amelyek felett a repülés tilos, a másik Szerződő Állammal közölni kell.

A Szerződő Felek mindegyike fenntartja magának ezenkívül azt a jogot, hogy békeidőben területe felett a légi forgalmat rendkívüli körülmények között részben vagy egészben azonnali hatállyal ideiglenesen korlátozza vagy eltiltsa, azzal a feltétellel, hogy e tekintetben nem tesz különbséget a másik Szerződő Fél és egyéb külföldi állam légi járóművei között.

4. cikk.

Az a légi járómű, amely tiltott terület fölé kerül, köteles az átrepült Állam légiközlekedési rendelkezéseiben megállapított vészjelet megadni és ennek az Államnak a tiltott területen kívül eső legközelebbi légikikötőjében haladéktalanul leszállani.

Ugyanez a kötelezettség terheli azt a légi járóművet is, amely tiltott területrész átrepülése alkalmával erre figyelmeztető különleges jelzést kap.

5. cikk.

A légi járóműveknek pontos és jól látható jelzésekkel kell ellátva lenniök, amelyek azonosságuk megállapítását repülés közben lehetővé teszik (nemzeti és lajstromozási jel). Ezenkívül a légi járóművön tulajdonosának nevét és lakóhelyét is fel kell tüntetni.

A légi járóműveknek el kell látva lenniök a lajstromozásukat és alkalmasságukat igazoló, valamint minden egyéb oly okmánnyal, mely hazájukban a légiközlekedésre nézve elő van írva.

Die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienste verwendeten Luftfahrzeuge des einen Vertragsschliessenden Teiles müssen, wenn sie in das Gebiet des andern Teiles oder über dieses hinweg, mit oder ohne Zwischenlandung fliegen wollen, mit einer besonderen Genehmigung versehen sein.

Artikel 2.

Die Luftfahrzeuge des einen Vertragsteiles, ihre Besatzung, Fluggäste und Ladung unterliegen, während sie sich im Gebiete des andern 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 gewerbmässige Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei Punkten des eigenen Staatsgebietes 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 Gebiet des andern Vertragsschliessenden Teiles abgegeben oder dort zu reinen Inlandflügen verwendet werden.

Artikel 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 andern 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 andern 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 andern Vertragsstaates und Luftfahrzeugen, die andern fremden Staaten angehören.

Artikel 4.

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

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.

6. cikk.

A légijárómű személyzete ama tagjainak, akik a légijáróművön valamely a hazájukban külön engedélyhez kötött tevékenységet végeznek, el kell látva lenniök a légiközlekedésre nézve hazájukban előírt igazolványokkal, különösen a szabályszerű képesítési és engedélyezési okmányokkal.

A személyzet többi tagjainak oly igazolványokkal kell ellátva lenniök, amelyek a légijáróművön való tevékenységüket, hivatásukat, személyazonosságukat és állampolgárságukat feltüntetik.

A személyzetnek és utasoknak oly okmányokkal kell ellátva lenniök, amelyek amaz állam határainak átlépéséhez vagy amaz állam területén való tartózkodáshoz szükségesek, amelynek területére utaznak, ha csak a két Szerződő Állam között erre nézve valamely más, eltérő megállapodás nem jön létre.

7. cikk.

A Szerződő Felek egyike által a légijárómű vagy személyzete részére kiállított vagy elismert alkalmassági bizonyítványok, képesítési és engedélyezési okmányok a másik Szerződő Állam területén ugyanolyan érvényűek, mint az ebben az Államban kiállított vagy elismert megfelelő okmányok; a személyzet képesítési és engedélyezési okmányai mindazonáltal csak saját államuk légijáróművein való szolgálatra érvényesek. Minden kivételhez a másik Szerződő Állam legfelsőbb légügyi hatóságának hozzájárulása szükséges.

A Szerződő Felek mindegyike fenntartja magának a jogot, hogy a saját területe feletti légi-forgalomban megtagadja azoknak a képesítési és engedélyezési okmányoknak elismerését, amelyeket az ő állampolgárai részére a másik Szerződő Állam adott ki.

8. cikk.

A légijáróművek csak abban az esetben lehetnek rádióberendezéssel felszerelve, ha származási államuknak e célból kiadott külön engedélyével vannak ellátva. Ily berendezésnek valamely Szerződő Fél területe feletti használatára nézve az illető államban idevonatkozólag érvényben álló rendelkezések az irányadók. Ezt a berendezést továbbá a személyzetnek csupán azok a tagjai kezelhetik, akik hazai hatóságuk erre vonatkozó külön engedélyét viszik magukkal.

A két Szerződő Állam fenntartja magának azt a jogot, hogy biztonsági okokból a légijáróműveknek rádió felszerelésére való kötelezése tekintetében rendelkezéseket adhasson ki.

9. cikk.

A légijáróművek, azok személyzete és utasai fegyvert, lőszert, mérges gázokat, robbanóanyagot és postagalambot csak annak az államnak külön engedélyével jogosultak magukkal vinni, amelynek területén a légijárómű tartózkodik.

Jelző anyag és jelző lőszer a jelen rendelkezés értelmében nem tekinthető fegyvernek és lőszernek, Fényképezőkészülék szállításához külön engedély kell, ha úgy van elhelyezve, hogy útközben használható.

A közrend és a közbiztonság szempontjából mindegyik Szerződő Állam saját területén a jelen szakasz első bekezdésében nem említett tárgyak szállítását is korlátozhatja, feltéve, hogy e tekintetben nem tesz különbséget a saját és a másik Állam légijáróművei között.

10. cikk.

Az utast vagy árut szállító légijáróműveknek az utasok névjegyzékével, az áruk minőségének és mennyiségének leírását feltüntető kimutatással, valamint a szükséges vámbevallási nyilatkozatokkal kell ellátva lenniök.

Artikel 6.

Die Mitglieder der Besatzung, die im Luftfahrzeug eine in ihrem Heimatland einer besondern 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 Bereich dieses Staates, in dessen Gebiet sie sich begeben, erforderlich sind soweit nicht zwischen den beiden Vertragsstaaten etwas anderes vereinbart wird.

Artikel 7.

Die Lufttüchtigkeits-scheine, Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine, die von einem der Vertragschliessenden Teile für das Luftfahrzeug oder die Besatzung ausgestellt oder anerkannt worden sind, haben im andern 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 andern Staates.

Jeder der beiden Vertragschliessenden Teile behält sich das Recht vor für den Luftverkehr innerhalb seines Gebietes den seiner Staatsangehörigen vom andern Vertragsstaat erteilten Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen die Anerkennung zu versagen.

Artikel 8.

Die Luftfahrzeuge dürfen nur dann mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung versehen sein, wenn sie eine besondere Erlaubnis ihres Heimatsstaates hierfür mit sich führen. Für die Benützung solchen Gerätes über dem Gebiet 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.

Artikel 9.

Die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und 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 Benützung 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 Absatz 1 dieses Artikels genannten Gegenstände Einschränkungen unterwerfen, sofern in dieser Hinsicht zwischen den heimischen Luftfahrzeugen und denjenigen des andern Vertragsstaates kein Unterschied gemacht wird.

Artikel 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.

Ha a légijármű megérkezésekor a szállított áruk és az előbb említett okmányok között eltérés mutatkozik, úgy az érkezési állomás vámhatóságainak a másik Szerződő Állam illetékes vámhatóságával kell közvetlen érintkezésbe lépni.

II. cikk.

Posta szállítását a két Szerződő Állam postaigazgatásai külön megállapodásokkal közvetlenül fogják szabályozni.

12. cikk.

Mindegyik Szerződő Állam a saját területén, a fel- és leszállás alkalmával, illetékes hatóságai útján átvizsgálathatja a másik Szerződő Állam légijárműveit és ellenőriztetheti az előírt kimutatásokai és egyéb okmányokat.

13. cikk.

A közforgalom részére nyitva álló légitörvényeket mindkét Szerződő Állam légijárművei igénybevehetik. A légijárművek a meteorológiai hírszolgálatot, rádióhírszolgálatot, úgyszintén a légitörvények biztonságára szolgáló berendezéseket is igénybevehetik. Az esetleges (leszállási, tárolási stb.) illetékek a hazai és a másik Szerződő Állam légijárművei részére egyenlők.

14. cikk.

Mindkét Szerződő Állam légijárművei külföldről vagy külföldre való repülés alkalmával csak a vám- és útleveleszolgálattal bíró repülőtereket vehetik igénybe és pedig a határ és ily repülőter közötti közbeeső leszállás nélkül.

Egyes esetekben az illetékes hatóságok kívánatra a fel- és leszállást más légitörvényekben is engedélyezhetik és ez esetben a vám- és útleveleszolgálatot itt kell eszközölni. A vám- és útleveleszolgálat költségeit ez esetben a kérvényező viseli. A légitörvény és a határ közötti leszállásra vonatkozó tilalom ezekre a különleges esetekre is kiterjed.

Kényszerleszállás vagy a 4. cikk szerint (az indulási államban a vám és útleveleszolgálat után, az érkezési államban a vám- és útleveleszolgálat előtt) történő leszállás esetén a légijármű vezetője, személyzete és utasai kötelesek azokhoz a rendelkezésekhez alkalmazkodni, amelyek az illető államban a vám- és útleveleszolgálat tekintetében érvényben vannak.

A két Szerződő Fél közölni fogja egymással a közforgalom részére nyitva álló légitörvények jegyzékét. Ezek a jegyzékek különösen azokat a légitörvényeket fogják feltüntetni, amelyek vám- és légitörvények és útleveleszolgálatra módot nyújtanak. Az e jegyzékben eszközölt minden módosítást és valamelyik légitörvény használati jogának még átmeneti jellegű korlátozását is a másik Szerződő Féllel haladéktalanul közölni kell.

15. cikk.

A két Szerződő Fél határait a kormányozható légijárművek csak az érdekelt Szerződő Fél részéről meghatározott pontok között repülhetik át.

Azokat a határszakaszokat, amelyeket a Szerződő Felek egyike saját légijárművei vagy külföldi légijárművek részére átrepülés céljából kijelölt, a másik Szerződő Fél légijárművei szintén átrepülhetik.

A Szerződő Felek légijárműveinek a másik Szerződő Fél területe felett be kell tartaniuk az ott megállapított útvonalat, kivéve, ha légköri viszonyok tenné szükségessé az útvonal elhagyását. Ha útvonal előírva nincs, akkor a legrövidebb utat kell követni.

Ergibt sich bei Ankunft eines Luftfahrzeuges eine Unstimmigkeit zwischen den mitgeführten Gütern und obenerwähnten Urkunden, so haben sich die Zollbehörden des Ankunftshafens mit den zuständigen Zollbehörden des andern Vertragsstaates unmittelbar in Verbindung zu setzen.

Artikel 11.

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

Artikel 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.

Artikel 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, Aufenthaltsgebühr, usw.) sind für die heimischen Luftfahrzeuge und diejenigen des andern Staates gleich.

Artikel 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 Zwischenlandung zwischen der Grenze und solchen Flughäfen.

In einzelnen Fällen können die zuständigen Behörden auf Antrag den Einflug nach und den Ausflug von andern Flughäfen gestatten, auf denen die Zoll- und Passabfertigung vorzunehmen ist. Die Kosten der Zoll- und Passabfertigung trägt in diesem Falle der Antragsteller. Das Verbot der Landung zwischen der Grenze und dem Flughafen gilt auch in diesen besondern 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 die 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 andern Vertragsteil unverzüglich mitzuteilen.

Artikel 15.

Die Grenzen der beiden Vertragschliessenden Teile dürfen von lenkbaren Luftfahrzeugen nur zwischen Punkten überflogen werden, die durch den in Frage kommenden Vertragsteil bestimmt worden sind.

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

Die Luftfahrzeuge der Vertragschliessenden Teile haben im Gebiete des anderen Vertragsteils die dort vorgeschriebenen Flugwege einzuhalten, es sei denn, dass meteorologische Verhältnisse Abweichungen bedingen. Wenn Flugwege nicht vorgeschrieben sind, ist die kürzeste Strecke einzuhalten.

16. cikk.

Holtteherként csupán finom homok dobható le és víz önthető ki.

17. cikk.

Mást, mint holtterhet útközben ledobni vagy egyébként eltávolítani csak abban az esetben szabad, ha a területileg érdekelt állam erre külön engedélyt adott, vagy ha az valamely fenyegető veszély elhárítása végett szükséges.

Hulladékanyagként útközben való kidobása alkalmával annak a Szerződő Államnak vonatkozó rendelkezéseire kell figyelemmel lenni, amelynek területén a cselekmény történik.

18. cikk.

A jelen Egyezmény alkalmazásánál felmerülő nemzetiségi kérdések tekintetében egyetértés áll fenn arra nézve, hogy a légitjáróművek annak az Államnak nemzetiségéhez tartoznak, melyben szabályszerűen lajstromozva vannak.

19. cikk.

Azt a légitjáróművet, amely a Szerződő Államok valamelyikébe érkezik vagy annak területén átrepül és ott csak a szükséghez képest száll le és tartózkodik, szabadalom, mintaoltalom vagy árujegy megsértése miatt történő lefoglalás alól mentesíteni lehet biztosíték letétbehelyezése által, melynek mérvét barátságos megegyés és hiányában a lefoglalás helye szerint illetékes hatóság köteles, lehetőleg rövid idő alatt, megállapítani.

20. cikk.

A másik Szerződő Állam légitjáróműveinek leszállásnál, különösen szükség esetén igényük van segélynyújtásra és ugyanoly segélyberendezések használatára, mint a hazai légitjáróműveknek.

21. cikk.

Mindkét Szerződő Fél közli egymással a saját területén a légiközlekedés tekintetében érvényben lévő szabályokat.

22. cikk.

A jelen Egyezmény alkalmazására vonatkozó részleteket, különösen a vámalkiságokat, a Szerződő Felek illetékes igazgatásai a szükséghez képest és a lehetőség határain belül közvetlen megegyezés útján szabályozzák.

23. cikk.

A jelen Egyezmény értelmezése és alkalmazása körül felmerülő mindazokat a vitás kérdéseket, amelyek diplomáciai úton nem oldhatók meg, a Szerződő Felek egyikének kívánságára választott bíróság elé kell terjeszteni. Ennek a választott bíróságnak döntése mindkét Szerződő Államra kötelező.

A választott bíróság három tagból áll. Összeállítása olyképpen történik, hogy mindegyik Szerződő Állam attól számított egy hónapon belül, amikor a Szerződő Államok egyike választott bíróságot kívánt, szabad választása szerint egy döntőbíróat nevez ki.

A választott bíróság elnökét a két Szerződő állam kölcsönös megegyezése útján további egy hónapon belül kell kinevezni. Az elnöknek léghajózási kérdésekben szakértőnek, valamely harmadik állam polgárának kell lennie, lakóhelye nem lehet a Szerződő Államok valamelyikének területén és nem állhat ezeknek az államoknak a szolgálatában.

Artikel 16.

Als Ballast darf nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werden.

Artikel 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.

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 ordnungsgemäss eingetragen sind.

Artikel 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.

Artikel 20.

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

Artikel 21.

Die beiden 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.

Artikel 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 Schiedsgerichtes ist für beide Vertragsstaaten bindend.

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.

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 irgend eines dritten Staates sein und darf seinen Wohnsitz nicht im Bereich eines der Vertragsstaaten haben und auch nicht in einem Dienstverhältnis zu diesen Staaten stehen.

Abban az esetben, ha a Szerződő Államok valamelyike egy hónapon belül döntőbíráját nem jelöli ki vagy ha a következő hónap folyamán az elnök megválasztására nézve megegyezés nem létesül, az Állandó Nemzetközi Bíróság Elnökét kell felkérni, hogy a szükséges kinevezéseket eszközölje.

A választott bíróság székhelyét az elnök állapítja meg.

A választott bíróság határozatait szótöbbséggel hozza. Eljárását a választott bíróság maga határozza meg ; ha az ellen egyik Szerződő Fél sem emel kifogást, az eljárás írásbeli lehet.

Mindegyik Szerződő Állam viseli a saját döntőbírájának működésével járó költségeket, valamint az elnök működésével kapcsolatos költségek felét. Mindegyik Szerződő Állam viseli az eljárási költségek felét.

24. cikk.

A jelen Egyezményt a Szerződő Államok mindegyike hat havi határidőre bármikor felmondhatja.

Az Egyezményt azonban kölcsönös megegyezéssel azonnali hatállyal is fel lehet mondani.

25. cikk.

A jelen Egyezmény meg fog erősítettetni ; a megerősítő okiratok kicserélése Bernben mielőbb meg fog történni. Az Egyezmény a megerősítő okiratok kicserélését követő harmincadik napon lép életbe.

Ennek hitelül a meghatalmazottak a jelen Egyezményt aláírták és pecsétjükkel ellátták.

Kiállítottott két, magyar és német nyelvű, eredeti példányban Bernben, 1935. évi június hó 18-án.

(P. H.) VELICS s. k.

(P. H.) MOTTA s. k.

PÓTJEGYZŐKÖNYV.

A Magyar Királyság és Svájc között a légiforgalom szabályozására vonatkozóan a mai napon kötött ideiglenes Egyezmény aláírása alkalmával mindkét Fél meghatalmazottai a következő egybehangzó nyilatkozatokat tették, amelyek az Egyezmény szerves kiegészítő részét alkotják.

1. A Szerződő Felek egyetértének abban, hogy a jelen Egyezmény értelmében légijárművek a saját hajtóerővel rendelkező vagy ezzel nem rendelkező légijárművek és hogy a jelen Egyezmény rendelkezései a saját hajtóerővel nem rendelkező légijárművekre csak annyiban nyernek alkalmazást, amennyiben azt ily légijárművek különös jellege megengedi.

2. A jelen Egyezmény értelmében Svájc területe magában foglalja Lichtenstein hercegséget is és pedig mindaddig, amíg ez a hercegség Svájjal vámközösség által marad egybekapcsolva.

Kiállítottott két, magyar és német nyelvű, eredeti példányban, Bernben, 1935. évi június hó 18-án.

VELICS s. k.

MOTTA s. k.

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

Der Sitz des Schiedsgerichts wird vom Vorsitzenden bestimmt.

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.

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.

Artikel 24.

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

Bei gegenseitiger Vereinbarung kann aber das Abkommen mit sofortiger Wirkung gekündigt werden.

Artikel 25.

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden; die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Bern 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 ungarischer und deutscher Sprache in Bern, am 18. Juni 1935.

(P. H.) VELICS s. k.

(P. H.) MOTTA s. k.

ZUSATZPROTOKOLL.

Bei Unterzeichnung des am heutigen Tage zwischen dem Königreich Ungarn und der Schweiz abgeschlossenen provisorischen Übereinkommens betreffend die Regelung des Luftverkehrs haben die beiderseitigen Bevollmächtigten folgende übereinstimmende Erklärungen abgegeben, welche einen integrierenden Bestandteil des Abkommens bilden:

1. Die Vertragschliessenden Teile sind darüber einverstanden, dass als Luftfahrzeuge im Sinne dieses Abkommens Luftfahrzeuge mit oder ohne eigene Triebkraft gelten und dass auf Luftfahrzeuge ohne eigene Triebkraft die Bestimmungen des Abkommens nur insoweit Anwendung finden, als ihre besondere Eigenart dies zulässt.

2. Im Sinne des vorliegenden Übereinkommens umfasst das Gebiet der Schweiz auch das Fürstentum Lichtenstein, und zwar solange, als dieses Fürstentum mit der Schweiz durch eine Zollunion verbunden bleiben wird.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in ungarischer und deutscher Sprache in Bern, am 18. Juni 1935.

VELICS s. k.

MOTTA s. k.

¹ TRADUCTION.

N° 4033. — CONVENTION PROVISOIRE ENTRE LE ROYAUME DE HONGRIE ET LA SUISSE RELATIVE A LA NAVIGATION AÉRIENNE. SIGNÉE A BERNE, LE 18 JUIN 1935.

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE
et

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

Egalement convaincus de l'intérêt réciproque que la Hongrie et la Suisse ont à développer, dans un esprit pacifique, les relations internationales par voie aérienne, ont décidé de conclure à cet effet une convention provisoire et ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE :

Monsieur Ladislaus VELICS DE LÁSZLÓFALVA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Hongrie en Suisse ;

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE :

Monsieur Giuseppe MOTTA, conseiller fédéral, chef du Département politique fédéral ;

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

Article premier.

Chacune des deux Parties contractantes accordera en temps de paix aux aéronefs de l'autre Partie contractante qui y sont régulièrement immatriculés le droit de se livrer à la navigation aérienne sur son territoire, sous réserve de l'observation des prescriptions établies par la présente convention.

L'établissement et l'exploitation de lignes aériennes régulières d'une entreprise de navigation aérienne de l'une des Parties contractantes à destination du territoire de l'autre Partie ou au-dessus de ce territoire, avec ou sans escale, devront faire l'objet d'un accord spécial entre les plus hautes autorités aéronautiques des deux États.

Sont considérés comme territoires, au sens de la présente convention, le territoire du Royaume de Hongrie et le territoire de la Suisse.

Sont considérés comme aéronefs, au sens de la présente convention, les aéronefs privés et les aéronefs de l'État qui ne sont pas employés comme aéronefs militaires ou comme aéronefs de douane ou de police.

Les aéronefs militaires et les aéronefs de douane ou de police de l'une des Parties contractantes, s'ils veulent pénétrer sur le territoire de l'autre Partie ou survoler ce dernier, avec ou sans escale, devront être munis d'une autorisation spéciale.

Article 2.

Les aéronefs ressortissant à l'une des Parties contractantes, leurs équipages, leurs passagers et leurs cargaisons, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre État, sont soumis aux obligations

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

¹ TRANSLATION.

No. 4033. — PROVISIONAL CONVENTION BETWEEN THE KINGDOM OF HUNGARY AND SWITZERLAND REGARDING AIR NAVIGATION. SIGNED AT BERNE, JUNE 18TH, 1935.

HIS SERENE HIGHNESS THE REGENT OF THE KINGDOM OF HUNGARY
and

THE SWISS FEDERAL COUNCIL,

Being equally convinced that it is to the mutual advantage of Hungary and Switzerland to promote, for peaceful purposes, the development of international air navigation, have decided to conclude a provisional Convention for that purpose and have appointed as their respective Plenipotentiaries :

HIS SERENE HIGHNESS THE REGENT OF THE KINGDOM OF HUNGARY :

Monsieur Ladislaus VELICS VON LÁSZLÓFALVA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Hungary in Switzerland ;

THE SWISS FEDERAL COUNCIL :

Monsieur Giuseppe MOTTA, Federal Councillor, Head of the Federal Political Department ;

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

Article 1.

Each of the two Contracting Parties shall, in time of peace, grant freedom of passage above its territory to the aircraft of the other Contracting Party duly registered in the territory of the latter, provided that the conditions set forth in the present Convention are observed.

The establishment and operation of regular air routes by an air transport company of one of the Contracting Parties to or across the territory of the other Party (with or without intermediate landing) shall be subject to a special agreement to be concluded between the highest air authorities of the two States.

For the purposes of the present Convention, the term " territory " shall be taken to mean the territory of the Kingdom of Hungary and the territory of Switzerland.

For the purposes of the present Convention, the term " aircraft " shall be taken to mean private aircraft and State aircraft not used for military, Customs or police purposes.

Military, Customs or police aircraft of one of the Contracting Parties, desiring to enter the territory of the other Party or to fly across the said territory, with or without intermediate landing, must be provided with a special permit.

Article 2.

The aircraft of either Contracting Party and their crews, passengers and cargoes shall, whilst within the territory of the other State, be subject to the obligations arising out of the regulations

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

résultant des dispositions en vigueur dans cet Etat, notamment aux prescriptions relatives à la navigation aérienne en général, dans la mesure où elles s'appliquent à tous les aéronefs étrangers sans distinction de nationalité, ainsi qu'aux prescriptions concernant les droits de douane et autres taxes, les prohibitions d'importation et d'exportation, le transport des personnes et des marchandises, la sécurité et l'ordre publics, l'hygiène publique et les passeports. Ils sont en outre soumis aux autres obligations résultant de la législation générale en vigueur, sauf dispositions contraires de la présente convention.

Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points quelconques du territoire national pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

Les combustibles qui se trouvent à l'arrivée à bord d'aéronefs des deux Parties contractantes sont exemptés de droits de douane, sauf si l'aéronef les cède sur le territoire de l'autre Partie contractante ou les y utilise pour des vols effectués exclusivement à l'intérieur du territoire de ladite Partie.

Article 3.

Chacune des deux Parties contractantes aura le droit d'interdire le survol de certaines zones déterminées de son territoire, à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs nationaux et ceux de l'autre Partie. Cette restriction ne s'applique pas aux aéronefs nationaux qui sont utilisés pour des fins spéciales, au service de l'administration de l'Etat.

Chacun des Etats contractants devra notifier à l'autre les zones de son territoire qu'il est interdit de survoler.

En outre, chacune des Parties contractantes se réserve le droit, dans des circonstances exceptionnelles, de limiter ou d'interdire temporairement, en temps de paix, en totalité ou en partie et avec effet immédiat, la navigation aérienne au-dessus de son territoire, à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs appartenant à l'autre Etat contractant et les aéronefs appartenant à d'autres pays étrangers.

Article 4.

L'aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite sera tenu de donner le signal de détresse prévu par le règlement de navigation aérienne de l'Etat survolé et d'atterrir dans cet Etat sans retard, sur l'aéroport le plus proche situé en dehors de la zone interdite.

La même obligation incombe à l'aéronef qui recevra, en cours de vol, des signaux spéciaux l'avertissant qu'il survole une zone interdite.

Article 5.

Les aéronefs devront être munis de signes distinctifs clairement visibles et permettant de les identifier pendant le vol (marques de nationalité et d'immatriculation). Ils porteront, en outre, l'indication du nom et du domicile du propriétaire.

Les aéronefs devront être munis de certificats d'immatriculation et de navigabilité, ainsi que de toutes les autres pièces exigées dans leur pays d'origine pour la navigation aérienne.

Article 6.

Les membres de l'équipage qui exercent, à bord de l'aéronef, des fonctions pour lesquelles une autorisation spéciale est prévue dans leur pays d'origine, devront être munis des pièces exigées dans ce pays pour la navigation aérienne, notamment, des brevets d'aptitude et des licences réglementaires.

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

Sauf convention contraire entre les deux Etats contractants, l'équipage et les passagers devront être munis des pièces exigées par les règlements en vigueur pour le passage de la frontière de l'Etat sur le territoire duquel ils se rendent ou pour le séjour dans cet Etat.

in force at the time in the State in question, and particularly to the regulations relating to air traffic in general, in so far as they apply to all foreign aircraft irrespective of nationality, Customs duties and other taxes, export and import prohibitions, the transport of passengers and goods, public safety and order, health and passports. They shall also be subject to the other obligations resulting from the general laws in force at the time, unless otherwise provided in the present Convention.

The commercial transport of passengers or goods between any two points within the territory of either State may be reserved for the aircraft of that State.

The fuel carried on board the aircraft of each of the Contracting Parties on arrival shall be exempt from Customs duty, with the exception of fuel delivered from the aircraft within the territory of the other Contracting Party or used by the aircraft for purely internal flights within the limits of the said territory.

Article 3.

Each of the two Contracting Parties shall have the right to prohibit air traffic over certain areas of its territory, provided that no distinction is made in this respect between its own national aircraft and the aircraft of the other Party. This restriction shall not apply to national aircraft used for special purposes in the service of the State administration.

Each contracting State shall notify the other of the territorial areas over which air traffic is prohibited.

Each of the Contracting Parties further reserves the right, under exceptional circumstances, in time of peace and with immediate effect, temporarily to limit or prohibit, entirely or partially, air traffic above its own territory, provided that in this respect no distinction is made between the aircraft of the other contracting State and those of any other foreign country.

Article 4.

Any aircraft which finds itself over a prohibited area shall give the signal of distress prescribed in the air navigation regulations of the State flown over. It shall, moreover, land as soon as possible, at the nearest aerodrome of that State outside the prohibited area.

The same obligation shall apply to any aircraft which is flying over a prohibited area and has received the special signal warning it that it is so doing.

Article 5.

Aircraft shall carry distinctive and clearly visible marks whereby they may be identified during flight (nationality and registration marks). In addition, they must bear the name and address of the owner.

Aircraft shall be provided with certificates of registration and of airworthiness and with all other documents prescribed for air navigation in their country of origin.

Article 6.

All members of the crew performing, on board aircraft, duties for which a special permit is required in their country of origin shall be provided with the documents prescribed in that country for air navigation and in particular the regulation certificates and licences.

The other members of the crew shall carry documents stating their duties on board, their occupation, identity and nationality.

In the absence of agreement to the contrary between the two contracting States, the crew and passengers shall be provided with the documents required for the purpose of crossing the frontier of the State to whose territory they are proceeding or of making a stay in the said State.

Article 7.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes pour l'aéronef ou l'équipage, seront valables dans l'autre Etat au même titre que les pièces correspondantes qui sont délivrées ou reconnues valables par cet Etat. Toutefois, les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage ne seront valables que pour le service à bord des aéronefs de son pays. Des dérogations ne pourront être accordées qu'avec l'approbation de la plus haute autorité aéronautique de l'autre Etat.

Chacune des deux Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables, pour la circulation dans les limites de son territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à ses propres ressortissants par l'autre Etat contractant.

Article 8.

Les aéronefs ne pourront être munis d'appareils de radiocommunication que s'ils ont reçu à cet effet une autorisation spéciale de l'Etat d'immatriculation. Ces appareils ne pourront être utilisés au-dessus du territoire de chaque Etat contractant que conformément aux règlements en vigueur dans cet Etat et ne pourront être manipulés que par les membres de l'équipage munis d'une autorisation spéciale des autorités de leur pays.

Les deux Etats contractants se réservent le droit d'édicter, pour des raisons de sécurité, des règles relatives à l'installation obligatoire d'appareils de radiocommunication à bord des aéronefs.

Article 9.

Les aéronefs, leurs équipages et leurs passagers ne pourront transporter des armes, des munitions, des gaz toxiques, des explosifs et des pigeons voyageurs qu'avec l'autorisation spéciale de l'Etat sur le territoire duquel l'aéronef se trouve.

Le matériel et les munitions de signalisation ne sont pas considérés comme des armes et des munitions au sens de cette disposition. Le transport d'appareils photographiques est subordonné à une autorisation spéciale si ces appareils sont fixés de telle manière qu'ils puissent être utilisés en cours de route.

Pour des raisons d'ordre et de sûreté publics, chacun des Etats contractants pourra également limiter sur son territoire le transport d'objets autres que ceux qui sont énumérés à l'alinéa premier du présent article, à condition qu'à cet égard il ne soit établi aucune distinction 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, pour les marchandises, d'un manifeste indiquant leur nature et leur quantité, ainsi que des déclarations de douane nécessaires.

Si, à l'arrivée d'un aéronef, une divergence est constatée entre les marchandises transportées et la description qui en est faite dans les documents susmentionnés, les autorités douanières de l'aéroport d'arrivée se mettront directement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre Etat contractant.

Article 11.

Le transport de la poste sera réglé par des arrangements spéciaux conclus directement par les administrations postales des deux Etats contractants.

Article 12.

Chaque Etat contractant peut faire procéder, dans son territoire, par les autorités compétentes, à la visite des aéronefs de l'autre Etat, au départ et à l'atterrissage, ainsi qu'à la vérification des certificats et des autres documents prescrits.

Article 7.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either of the Contracting Parties in respect of aircraft or crews shall have the same validity in the other State as the corresponding documents issued or rendered valid by the latter, provided, however, that the certificates and licences of crews shall be valid only for the flying of aircraft of the State which has issued such documents. Any exceptions to this rule must be authorised by the highest air authorities of the other State.

Each of the two Contracting Parties reserves the right to refuse to recognise, for the purposes of internal air navigation over its territory, certificates of competency and licences issued to its nationals by the other contracting State.

Article 8.

Aircraft shall not be equipped with wireless apparatus unless carrying a special licence issued for the purpose by the State in which they are registered. The use of such apparatus above the territory of either contracting State shall be subject to compliance with the regulations in force in that State. Furthermore, such apparatus shall only be used by such members of the crew as carry with them a special licence issued by the authorities of their own country.

The two contracting States reserve the right, for reasons of safety, to issue regulations relative to the obligatory equipment of aircraft with wireless apparatus.

Article 9.

No arms, ammunition, poison gas, explosives or carrier pigeons shall be carried by any aircraft, its crew or passengers, except by special authorisation of the State within whose territory the aircraft is navigating.

Material and ammunition used for signals shall not be regarded as arms and ammunition within the meaning of the present provision. The transport of photographic apparatus shall be subject to special licence if such apparatus is so placed as to be capable of use during flight.

Either of the contracting States may, for reasons of public order and safety, restrict, within its territory, the conveyance or carriage of articles other than those specified in the first paragraph of the present Article, provided that no distinction is made in this respect between its own aircraft and those of the other contracting State.

Article 10.

Aircraft carrying passengers or goods shall be provided with a list of the passengers' names and a manifest of the goods showing the nature and quantity of the cargo, together with the necessary Customs declarations.

If, on the arrival of an aircraft, a discrepancy is noted between the goods carried and the entries in the above-mentioned documents, the Customs authorities of the port of arrival shall communicate direct with the competent Customs authorities of the other contracting State.

Article 11.

The conveyance of mails shall be the subject of a special direct arrangement between the postal administrations of the two contracting States.

Article 12.

Each contracting State may, in its own territory and through its competent authorities, inspect the aircraft of the other State on departure or landing and examine the certificates and other documents prescribed.

Article 13.

Les aéroports ouverts au service de la navigation aérienne publique seront accessibles aux aéronefs des deux Etats. Ceux-ci pourront également utiliser les services de renseignements météorologiques, les services de radiocommunication et les services assurant la sécurité du vol. Les taxes éventuelles (taxe d'atterrissage, de séjour, etc.) seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et pour ceux de l'autre Etat.

Article 14.

Les aéronefs des deux Etats contractants en provenance ou à destination de l'étranger ne pourront atterrir ou prendre leur vol que sur des aéroports classés comme aéroports douaniers avec service de contrôle des passeports ; aucun atterrissage intermédiaire ne pourra être effectué entre la frontière et ces aéroports.

Dans des cas particuliers, les autorités compétentes pourront, sur demande, autoriser les aéronefs à atterrir ou à prendre leur vol sur d'autres aéroports où seront effectués la visite douanière et le contrôle des passeports. Dans ce cas, les frais de la visite douanière et du contrôle des passeports sont à la charge du requérant. L'interdiction d'effectuer un atterrissage intermédiaire s'applique également dans ces cas particuliers.

En cas d'atterrissage forcé, ou dans le cas de l'atterrissage visé à l'article 4 (dans le pays de départ après la visite douanière et le contrôle des passeports et dans le pays d'arrivée avant la visite douanière et le contrôle des passeports), les pilotes, les membres de l'équipage et les passagers devront se conformer aux prescriptions de l'Etat intéressé concernant la visite douanière et le contrôle des passeports.

Les deux Parties contractantes se communiqueront mutuellement la liste des aéroports ouverts à la navigation aérienne publique. Ces listes comprendront un relevé spécial des aéroports douaniers pourvus de services pour le contrôle des passeports. Toute modification apportée à ces listes ainsi que toute limitation, même temporaire, de la possibilité d'utiliser l'un de ces aéroports devront immédiatement être portées à la connaissance de l'autre Partie contractante.

Article 15.

Les frontières des deux Parties contractantes ne pourront être survolées par des aéronefs dirigeables qu'entre des points qui seront fixés par la Partie contractante intéressée.

Toute zone dans laquelle l'une des Parties contractantes a autorisé le franchissement de ses frontières par des aéronefs nationaux ou des aéronefs étrangers pourra être utilisée également par les aéronefs de l'autre Partie contractante.

Les aéronefs des Parties contractantes devront suivre sur le territoire de l'autre Partie contractante les parcours qui y sont prescrits, à moins que les conditions météorologiques ne les obligent à s'en écarter. Si aucun parcours n'est prescrit, il conviendra de choisir le trajet le plus court.

Article 16.

Il est interdit de jeter du lest autre que du sable fin ou de l'eau.

Article 17.

Pendant le vol, des objets autres que le lest ne peuvent être jetés ou éloignés de quelque autre manière que si l'Etat survolé a accordé à cet effet une autorisation spéciale ou s'il est indispensable de jeter lesdits objets pour éviter un danger menaçant.

Le droit de jeter des débris des aéronefs en cours de vol sera régi par les règlements établis à ce sujet dans l'Etat contractant sur le territoire duquel a lieu cette opération.

Article 13.

Aerodromes open to public air traffic shall be available to the aircraft of both States. Such aircraft may also make use of the meteorological information services, wireless services and installations for ensuring the safety of air navigation. Any charges made (landing charge, hangar charges, etc.) shall be the same for national aircraft and those of the other State.

Article 14.

On arrival and departure, all aircraft arriving from or leaving for the territory of either contracting State shall land at or depart from an aerodrome classed as a Customs aerodrome, with facilities for the examination of passports, and no intermediate landing shall be effected between the frontier and such aerodromes.

In special cases, the competent authorities may, on application, allow aircraft to land at or depart from other aerodromes, where the Customs and passport formalities will be carried out. The cost of Customs clearance and passport examination shall then be borne by the applicant. The prohibition of intermediate landing shall also apply in such special cases.

In the event of a forced landing or of a landing as provided for in Article 4 (in the country of departure, after Customs clearance and passport examination, and in the country of arrival, previous to Customs clearance and passport examination), the pilot, crew and passengers shall comply with the regulations in respect of Customs clearance and passport examination in force in the country concerned.

Each of the Contracting Parties shall communicate to the other a list of aerodromes open to public air traffic. This list shall expressly indicate the aerodromes classed as Customs aerodromes with facilities for the examination of passports. Any change in this list and any restriction, even temporary, of the right to use any of these aerodromes shall be notified immediately to the other Contracting Party.

Article 15.

The frontiers of the respective Contracting Parties shall only be crossed by steerable aircraft between the points prescribed by the Contracting Party concerned.

Any zone which either Contracting Party has opened to its own or foreign aircraft for the passage in flight of its frontiers shall also be open to the aircraft of the other Contracting Party.

The aircraft of each Contracting Party shall, in the territory of the other Party, follow the flying routes there prescribed, unless compelled by atmospheric conditions to deviate from such routes. In the absence of prescribed flying routes, the shortest course shall be taken.

Article 16.

As ballast, only fine sand or water may be dropped.

Article 17.

No article or substance other than ballast shall be unloaded or otherwise discharged in the course of flight unless special permission shall have been given by the State concerned or unless the discharge of such substance is necessary by reason of imminent danger.

The discharge of waste-matter from aircraft in flight shall be governed by the regulations on the subject in force in the contracting State in whose territory such discharge takes place.

Article 18.

Pour toutes les questions de nationalité se posant à l'occasion de l'application de la présente convention, il est entendu que les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le territoire duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Article 19.

Tout aéronef qui pénètre dans l'un des Etats contractants ou survole son territoire et n'y atterrit ou séjourne que dans la mesure indispensable pourra se soustraire à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, d'un dessin ou d'une marque de fabrique déposée, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

Article 20.

Les aéronefs de chaque Etat contractant auront droit pour l'atterrissage, et notamment en cas d'atterrissage forcé, aux mêmes mesures d'assistance et à l'usage des mêmes installations de secours que les aéronefs nationaux.

Article 21.

Les deux Parties contractantes se communiqueront mutuellement toutes les prescriptions relatives à la navigation aérienne qui sont applicables sur leur territoire.

Article 22.

Les détails d'application de la présente convention, et notamment les formalités douanières, seront réglés, toutes les fois que cela sera nécessaire et possible, par une entente directe entre les différentes administrations compétentes des deux Parties contractantes.

Article 23.

Tout différend portant sur l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne pourra pas être réglé par la voie diplomatique sera, à la requête de l'une des Parties contractantes, soumis à un tribunal arbitral. La sentence de ce tribunal arbitral sera obligatoire pour les deux Etats contractants.

Le tribunal arbitral se composera de trois membres. Il sera constitué de la façon suivante : dans le délai d'un mois à dater du jour où l'un des Etats contractants aura demandé la constitution du tribunal arbitral, chaque Etat contractant désignera un arbitre de son choix.

Le président du tribunal arbitral sera choisi d'un commun accord par les deux Etats contractants, dans un délai supplémentaire d'un mois. Le président devra être expert en matière de navigation aérienne et être ressortissant d'un Etat tiers ; il ne devra pas avoir son domicile sur le territoire de l'un des Etats contractants ni se trouver au service de l'un d'eux.

Si l'un des Etats contractants n'a pas désigné d'arbitre dans le délai d'un mois, ou si aucun accord n'est intervenu au sujet de la désignation du président dans le délai supplémentaire d'un mois, le président de la Cour permanente de Justice internationale sera prié de procéder à ces désignations.

Le siège du tribunal arbitral sera fixé par le président.

Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité des voix. Le tribunal fixera lui-même sa procédure ; celle-ci pourra être écrite si aucune des Parties contractantes n'y voit d'objection.

Chaque Etat contractant rémunérera son arbitre et supportera la moitié de l'indemnité due au président. Chaque Etat contractant supportera la moitié des frais de procédure.

Article 18.

Whenever questions of nationality arise in carrying out the present Convention, it is agreed that every aircraft shall be deemed to possess the nationality of the State in whose territory it is duly registered.

Article 19.

Any aircraft entering or flying across the territory of either of the contracting States and making only such landings and stops as are 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 authorities of such territory.

Article 20.

The aircraft of either of the contracting States shall be entitled, when landing in the territory of the other and especially in the case of a forced landing, to the same assistance and to the use of the same safety installations as national aircraft.

Article 21.

The two Contracting Parties shall communicate to each other all regulations relative to air traffic in force in their respective territories.

Article 22.

The details of the application of the present Convention, especially the question of Customs formalities, shall, as far as possible, be settled by direct agreement between the various competent departments of the two Contracting Parties.

Article 23.

Any dispute as to the interpretation or application of the present Convention which cannot be settled through diplomatic channels shall, at the request of either Contracting Party, be referred to a court of arbitration. The decision of such a court of arbitration shall be binding on both contracting States.

The court of arbitration shall consist of three members. With a view to its constitution, the contracting States shall, within one month following a request by either of them for arbitration, each appoint an arbitrator of its own choice.

The president of the court of arbitration shall be chosen by joint agreement between the contracting States within one month thereafter. The president shall be an expert in matters of air transport ; he shall be a national of a third State, and shall not be resident in the territory or employed in the service of either of the contracting States.

Failing the appointment of an arbitrator by either contracting State within the first period of one month, or failing the appointment of the president by joint agreement within one month thereafter, the President of the Permanent Court of International Justice shall be requested to make the necessary appointments.

The seat of the court of arbitration shall be fixed by the president.

The decisions of the court of arbitration shall be taken by a majority vote. The procedure shall be fixed by the court itself. The proceedings may be written if neither Contracting Party objects thereto.

Each of the contracting States shall remunerate its own arbitrator and shall contribute one half of the remuneration of the president. Each of the contracting States shall defray half the cost of the proceedings.

Article 24.

Chacun des deux Etats contractants pourra dénoncer la présente convention à n'importe quelle époque, moyennant un préavis de six mois.

Les deux Etats contractants pourront également convenir de dénoncer la convention avec effet immédiat.

Article 25.

La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront échangés à Berne aussitôt que possible. Elle entrera en vigueur le trentième jour qui suivra l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double original, en langue hongroise et en langue allemande, à Berne, le 18 juin 1935.

(L. S.) (Signé) VELICS.

(L. S.) (Signé) MOTTA.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

En signant la Convention provisoire concernant la navigation aérienne, qui a été conclue ce jour entre le Royaume de Hongrie et la Suisse, les plénipotentiaires des deux Parties ont formulé les déclarations concordantes ci-après, qui forment partie intégrante de la convention :

1° Les Parties contractantes conviennent qu'il y a lieu de considérer comme des aéronefs, au sens de la présente convention, les aéronefs avec ou sans force de propulsion propre, et que les dispositions de la présente convention ne sont applicables aux aéronefs sans force de propulsion propre que dans la mesure où leurs caractéristiques particulières le permettent.

2° Au sens de la présente convention, le territoire de la Suisse comprend également la principauté de Liechtenstein, tant que cette principauté demeurera liée à la Suisse par une union douanière.

Fait en double original, en langue hongroise et en langue allemande, à Berne, le 18 juin 1935.

(Signé) VELICS.

(Signé) MOTTA.

Article 24.

Either contracting State may, at any time, denounce the present Convention at six months' notice.

The two contracting States may, nevertheless, agree to denounce the Convention with immediate effect.

Article 25.

The present Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Berne. The Convention shall come into force on the thirtieth day after the exchange of the instruments of ratification.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention and have thereto affixed their seals.

Done in duplicate, in the Hungarian and German languages, at Berne, the 18th day of June, 1935.

(L. S.) (*Signed*) VELICS.

(L. S.) (*Signed*) MOTTA.

ADDITIONAL PROTOCOL.

At the time of signing the provisional Convention regarding air navigation, concluded on this date between the Kingdom of Hungary and Switzerland, the Plenipotentiaries of both Parties have made the following joint declarations, which shall form an integral part of the said Convention:

(1) The Contracting Parties agree that, for the purposes of the present Convention, the term " aircraft " shall be deemed to mean aircraft, whether provided or unprovided with motive power of their own, and that the provisions of the present Convention shall only apply to aircraft without motive power of their own in so far as their special characteristics allow.

(2) For the purposes of the present Convention, the territory of Switzerland shall be understood to include the Principality of Liechtenstein, so long as the said Principality remains joined to Switzerland by a Customs Union.

Done in duplicate, in the Hungarian and German languages, at Berne, the 18th day of June, 1935.

(*Signed*) VELICS.

(*Signed*) MOTTA.

