

82.

Dohoda

mezi republikou Československou a republikou Francouzskou o letecké dopravě.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ

A

REPUBLIKY FRANCOUZSKÉ

BYLA SJEDNÁNA TATO DOHODA A DODATKOVÝ PROTOKOL K NÍ:

Dohoda

mezi republikou Československou a republikou Francouzskou o letecké dopravě.

Republika Československá a republika Francouzská, vedeny přáním podporovati vzájemně rozvoj leteckých linií v obou zemích, a majíce za to, že jest nutno vytvořiti z Paříže a z Prahy východiště nebo průchodní stanice leteckých linií, stanovených v dalším a společně schválených, rozhodly se sjednati za tím účelem dohodu a jmenovaly proto svými plnomocníky:

President republiky Československé:

Pana ministra zahraničních věcí Dra Edvarda Beneše,

President republiky Francouzské:

Pana Lauranta Eynaca, státního podsekretáře pro letectví a vzdušnou dopravu;

kterí, předloživše své plné moci a shledavše je v dobré a náležité formě, dohodli se na těchto ustanoveních:

Letecká doprava.

Článek 1.

Stanovení společného programu.

1. Obě Smluvní strany mají za to, že program, který má býti až do 31. prosince 1935

Accord

entre la République Tchecoslovaque et la République Française sur la Navigation Aérienne.

La République Tchecoslovaque et la République Française, également animées du désir de soutenir mutuellement le développement des lignes de Navigation Aérienne dans les deux pays; et estimant par là qu'il faut faire de Paris et de Prague les points de départ ou stations de transit des lignes de navigation aérienne déterminées ci-dessous et agréées en commun; ont résolu de conclure un accord à cet effet et ont, en conséquence, nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Le Président de la République Tchecoslovaque:

Monsieur le Dr. Edvard Beneš, Ministre des Affaires Etrangères;

Le Président de la République Française:

Monsieur Laurent Eynac, Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens;

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

Navigation Aérienne.

Article Premier.

Définition du programme commun.

1. Les deux Parties Contractantes considèrent que le programme à réaliser en commun

společně uskutečněn za účelem rozvoje a rozšíření sítě dnes provozované, týká se těchto spojení:

- a) Paříž — Praha;
- b) Praha — Vídeň — Budapešť — Bělehrad — Sofie — Bukurešť — Cařihrad — Angora;
- c) Praha — Varšava — Moskva.

2. Tato zvláštní dohoda stanoví podmínky pro provedení a subvencování 200 cest v obou směrech mezi Paříží a Prahou, Prahou a Bukurešť (via Vídeň, Budapešť a Bělehrad), Prahou a Varšavou, které jsou určeny pro dopravu cestujících, zboží a pošty a mají být provedeny v době mezi 15. únorem a 15. listopadem každého roku, od r. 1925 až do r. 1935 včetně. Bude doplněna pozdějšími dohodami, jakmile si provoz vyžádá větší frekvence, anebo jakmile bude moci být zavedeno kratší přerušení během zimy.

3. Obě Smluvní strany se zavazují, že budou peněžně podporovati až do 31. prosince 1935 za účelem uskutečnění těchto spojení jenom jedinou a touž společností pro leteckou dopravu, obapolně schválenou.

4. Toto ustanovení nezabraňuje nicméně Československu, aby na úseku z Prahy do Vídně nesubvencovalo společnost, která by provozovala leteckou linii vedoucí ze severu na jih, avšak s tou podmínkou, že tato linie bude míti s linií stanovenou v odstavci 1 tohoto článku společný jenom úsek Praha — Vídeň.

5. Při případném sjednávání dohod, týkajících se letecké obchodní dopravy se státy, přes něž společnost obapolně schválená létá, obě smluvní strany budou hájiti zájmy řečené společnosti. Smluvní strany se zavazují mimo to, že udělí povolení k letecké dopravě nad svým územím společností příslušejícím do cizího státu buď svojí národností nebo imatrikulací svých letadel jenom tehdy, jestliže tento stát udělí rovnocenná povolení pro provedení leteckého provozního programu, stanoveného v tomto článku, společností obapolně schválené.

Článek 2.

Povolení provozu linií a doprava pošty.

1. Obě Smluvní strany udělí bez odkladu společností takto stanovené nutná povolení

jusqu'au 31 Décembre 1935 en vue de développer et élargir le réseau actuellement exploité comporte les liaisons suivantes:

- a) Paris — Prague;
- b) Prague — Vienne — Budapest — Belgrade — Sofia — Bucarest — Constantinople — Angora;
- c) Prague — Varsovie — Moscou.

2. Le présent accord particulier détermine les conditions d'exécution et de subvention pour 200 voyages dans chaque sens entre Paris et Prague, Prague et Bucarest (via Vienne, Budapest et Belgrade), Prague et Varsovie, destinés au transport de passagers, marchandises et postes et qui doivent avoir lieu entre le 15 Février et le 15 Novembre de chaque année, de l'année 1925 à l'année 1935 inclus. Il sera complété par des accords ultérieurs dès que l'exploitation nécessitera une fréquence plus grande ou pourra subir une interruption moins longue pendant l'hiver.

3. Les deux Parties Contractantes s'engagent à n'aider financièrement jusqu'au 31 Décembre 1935 pour la réalisation de ces liaisons qu'une seule et même société de transports aériens agréée en commun.

4. Cette disposition n'empêchera pas cependant la Tchécoslovaquie de subventionner pour la section Prague—Vienne une Compagnie qui exploiterait par voie aérienne une ligne allant du Nord au Sud à condition toutefois que cette ligne n'ait en commun avec celles définies à l'alinéa 1 du présent article que la section Prague—Vienne.

5. Lors de la conclusion éventuelle d'accords — intéressant les transports aériens commerciaux — avec des Etats survolés par la Société agréée en commun, les deux Parties Contractantes sauvegarderont les intérêts de ladite Société. Elles s'engagent d'ailleurs à n'accorder des autorisations d'exploitation aérienne au-dessus de leur propre territoire à des Sociétés se rattachant à un Etat étranger par leur nationalité ou l'immatriculation de leurs avions que si des autorisations équivalentes étaient accordées par ledit Etat, pour l'exécution du programme d'exploitation aérienne visé au présent article, à la Société agréée en commun.

Article 2.

Permis d'exploitation des lignes et transport postal.

1. Les deux Parties Contractantes accorderont immédiatement à la Société ainsi désignée

pro pravidelnou a periodickou leteckou dopravu osob, zboží a pošty nad svým územím na dobu trvání této dohody. Sjednájí s ní bez odkladu smlouvy, shodující se s ustanoveními této dohody, za účelem provozu, o němž mluví odstavec 2 článku 1. Zavazují se, že dají co nejdříve těmto smlouvám desetiletou platnost. Obě vlády si sdělí vzájemně tyto smlouvy.

2. Jestliže společnost přeruší svůj smluvní provoz po dobu delší tří měsíců (přerušeni pravidelně předvídaná v to nečítajíc) na kterémkoli z úseků subvencovaných oběma státy, budou tyto státy společně zkoumati, zdali by neměly býti zrušeny smlouvy s ní uzavřené. V kladném případě určí novou společnost, které poskytnou tytéž smluvní podmínky a tytéž výhody všeho druhu, jako ony, které byly dány předcházející společnosti.

3. Při stejných výhodách (přihlížejíc zejména k jízdám, pravidelnosti, tarifům a místům sestupu) svěří obě poštovní správy přednostně společnosti obapolně schválené, až do 31. prosince 1935, leteckou dopravu poštovní mezi Paříží a Prahou a různými body sestupu, které vytyčují linie určené v článku 1. Upraví v dohodě s ní odměnu za dopravu poštovní zvláštními smlouvami, uzavřenými společností s poštovními správami obou států.

Článek 3.

Subvence.

Podmínky subvencování, vztahující se na cesty stanovené v článku 1, jsou tyto:

1. Pro tyto cesty zavazuje se republika Francouzská subvencovati společnost podle kilometrické sazby dále uvedené, která platí bez rozdílu pro všechny úseky:

Sazba č. 1.

Letadla o užitečné ob- chodní nosnosti menší než 400 kg ¹⁾	2 fr. 10 za 100 kg, což činí 8 fr. 40 za letadla o 400 kg.
---	--

¹⁾ Obchodní užitečná nosnost se určí na základě pokusů „Service de l'Aéronautique commercial en France“ za případné účasti československého odborníka.

les autorisations nécessaires aux transports réguliers et périodiques par avion des personnes, des marchandises, et de la poste au-dessus de leur territoire pour la durée du présent accord. Elles concluront immédiatement avec elle les contrats conformes aux dispositions du présent accord pour l'exploitation prévue au 2^o de l'article premier. Elles s'engagent à donner le plus tôt possible à ces contrats une validité de dix années. Les deux Gouvernements se communiqueront mutuellement ces contrats.

2. Si la Société interrompt son exploitation contractuelle pendant une durée de plus de trois mois (non compris les interruptions régulièrement prévues) sur l'une quelconque des sections subventionnées par les deux Etats, ceux-ci examineront d'un commun accord l'opportunité de résilier les contrats passés avec elle. Dans l'affirmative, ils désigneront une nouvelle société à laquelle ils accorderont le même régime contractuel et les mêmes avantages de tous ordres que ceux donnés à la précédente société.

3. Aux avantages équivalents (compte tenu notamment: des horaires, de la régularité, des tarifs, des points d'escale), les deux administrations postales confieront par préférence à la société agréée en commun, jusqu'au 31 Décembre 1935, le trafic postal aérien respectivement entre Paris et Prague et les différents points d'escale, jalonnant les lignes définies à l'article premier. Ils régleront avec elle de gré à gré la rémunération des transports postaux qui feront l'objet de contrats distincts passés par la Société avec les administrations postales des deux Etats.

Article 3.

Subventions.

Les modalités de subvention applicables aux voyages prévus à l'article premier sont les suivantes:

1. Pour ces voyages la République Française s'engage à subventionner la Société suivant le barème kilométrique ci-après, applicable indifféremment à toutes les sections:

Barème No 1.

Avions de moins de 400 Kgs de tonnage utile commercial ⁽¹⁾	2 fr 10 par 100 Kgs soit: 8 fr 40 pour un avion de 400 Kgs.
---	---

⁽¹⁾ Le tonnage utile commercial est déterminé après essais par le Service de l'Aéronautique commercial en France avec participation éventuelle d'un expert tchécoslovaque.

Sazba č. 2.

Letadla o užitečné ob- 8 fr. 40 za prvních 400 kg
chodní nosnosti větší než a příplatek 1 fr. 50 za
400 kg ¹⁾ každých 100 kg nad
400 kg.

2. Pro tytéž cesty zavazuje se republika Československá subvencovat společnost podle kilometrické sazby dále uvedené, která platí bez rozdílu pro všechny úseky:

Sazba č. 1 bis.

Letadla o užitečné ob- 3 Kč 64.
chodní nosnosti menší než
400 kg ¹⁾

Sazba č. 2 bis.

Letadla o užitečné ob- 3 Kč 64 za prvních 400 kg
chodní nosnosti větší než a příplatek 0'65 Kč za
400 kg ¹⁾ každých 100 kg nad
400 kg.

3. Bude-li, vzhledem k finančním výsledkům společnosti docílených a k novým pramenům, které by mohly být uděleny společnosti různými státy, přes něž létá, možno snížení celkovou subvenci, mohou se v důsledku toho oba státy dohodnouti o snížení tarifů, zapsaných v jejich sazbách, o stejné procento. Rovněž budou přihlížeti k relativním změnám svých měn, aby případně revidovaly výši svých subvencí tak, aby poměr jich hodnot, oceněných v téže jednotce měnové zůstal stálým. K tomuto opatření dojde nicméně jen tehdy, jestliže uvedená změna bude vyšší než 20% počítajíc dnem, kdy tato dohoda vstoupí v platnost, nebo dnem poslední revise.

4. Jakmile 200 cest tam a zpět, pro každý rok stanovených, bude provedeno, nebudou oba státy povinny platiti žádné jiné subvence pro tytéž úseky linií, leda, že by frekvence služby byla zvýšena nebo období přerušeno bylo zkráceno, jak o tom mluví článek 1.

5. Za účelem sestavení rozpočtu se obě vlády dohodnou, jak jest to řečeno v článku 8, nejpozději do 31. ledna každého roku o stanovení užitečné nosnosti, která má sloužiti za základ pro rozpočty pro rok příští.

¹⁾ Obchodní užitečná nosnost se určí na základě pokusů „Service de l'Aéronautique commercial en France“ za případné účasti československého odborníka.

Barème No 2.

Avions de plus de 8 fr 40 pour les 400 pre-
400 Kgs de tonnage utile miers Kgs et
commercial ⁽¹⁾ 1 fr 50 de majoration par
100 Kgs en plus de
400 Kgs.

2. Pour ces mêmes voyages la République Tchecoslovaque s'engage à subventionner la Société suivant le barème kilométrique ci-après, applicable indifféremment à toutes les sections:

Barème No 1 bis.

Avions de moins de 3 cr. ts. 64.
400 Kgs de tonnage utile
commercial ⁽¹⁾

Barème No 2 bis.

Avions de plus de 3 cr. ts. 64 pour les pre-
400 Kgs de tonnage utile miers 400 Kgs et 0'65 cr.
commercial ⁽¹⁾ ts. de majoration par
100 Kgs en plus de 400
Kgs.

3. Si, compte tenu des résultats financiers obtenus par la Société et des ressources nouvelles pouvant lui être accordées par les différents Etats survolés, la subvention totale pouvait être réduite, les deux Gouvernements s'entendraient pour abaisser dans la suite d'un même pourcentage les tarifs inscrits à leurs barèmes respectifs. Ils tiendront également compte de la variation relative de leur change pour reviser éventuellement le montant de leurs subventions de façon à maintenir constante la proportion de leur valeur estimée en une même unité monétaire. Cette opération n'aura lieu toutefois que si la variation en question dépasse 20% depuis la mise en vigueur du présent accord ou depuis la dernière revision.

4. Lorsque les 200 voyages aller et retour prévus annuellement auront été effectués, les deux Etats ne seront plus tenus à aucune autre subvention pour les mêmes sections de ligne, à moins que la fréquence du service soit augmentée ou la période d'interruption diminuée comme il a été prévu à l'article premier.

5. Pour les prévisions budgétaires les deux Gouvernements s'entendront comme il est dit à l'article 8 pour déterminer au plus tard le 31 Janvier de chaque année le tonnage utile qui doit servir de base aux calculs budgétaires relatifs à l'année suivante.

⁽¹⁾ Le tonnage utile commercial est déterminé après essais par le Service de l'Aéronautique commercial en France avec participation éventuelle d'un expert tchécoslovaque.

6. Místa sestupu a vzdálenosti mezi nimi (které mají sloužiti pro výpočet subvencí), jsou uvedeny v této tabulce:

Úseky:	Vzdálenosti:
Paříž—Strasburg	403 km
Strasburg—Praha	532 „
Praha—Vídeň	279 „
Vídeň—Budapešť	227 „
Budapešť—Bělehrad	328 „
Bělehrad—Bukurešť	472 „
Praha—Varšava	530 „

Vzájemnou dohodou mohou býti stanoveny později další sestupy.

7. Subvence budou zásadně placeny v plné výši jenom za dokonané cesty, provedené mezi dvěma stanovenými místy sestupu.

8. Při cestách nedokonaných placená kilometrická prémie obsahuje v sobě obnos odpovídající letu tam mezi posledním místem stanoveného sestupu a místem přerušení a letu přídatnému do jednoho z míst předepsaných sestupů na jedné nebo druhé straně tohoto bodu; jestliže však toto přerušení nebylo způsobeno leteckou příhodou, vyplývající přímo z okolností povětrnostních, bude let shora určený subvencován jenom 25% platné sazby.

Článek 4.

M a t e r i á l.

1. Letadla v normální službě musí býti povinně vlastnictvím společnosti.

Tato jest povinna do dvou let po úředním oznámení, že desetiletá smlouva sjednaná s vládou československou byla schválena, objednat v Československu část svého leteckého materiálu (draky, motory, náhradní součásti v odpovídajících množstvích) až do hodnoty v dalším definované. Tyto objednávky budou učiněny buď u vlastních dílen společnosti, nebo u dílen jiných průmyslníků.

2. Materiál takto objednaný musí býti modelem francouzského nebo československého, při čemž modely každé jiné národnosti jsou úplně vyloučeny. Závody výrobní musí v daném případě získati nutné licence. Hodnota materiálu, který má býti objednán, bude určena vždy pro dvě léta takto: vypočítá se

6. Les escales et les distances entre escales (qui doivent servir au calcul des subventions) sont données par le tableau suivant:

Sections	Distances
Paris—Strasbourg	403 Kms
Strasbourg—Prague	532 „
Prague—Vienne	279 „
Vienne—Budapest	227 „
Budapest—Belgrade	328 „
Belgrade—Bucarest	472 „
Prague—Varsovie	530 „

Des escales supplémentaires pourront être ultérieurement prévues d'un commun accord.

7. Les subventions ne seront en principe payées intégralement que pour les voyages complets exécutés entre les deux escales prévues.

8. Dans le cas de voyages incomplets la prime kilométrique payée comprend la somme afférente au parcours d'aller entre la dernière escale prévue et le point d'interruption, et au parcours d'accès à l'une des deux escales prévues de part et d'autre de ce point; mais si cette interruption n'est pas due à un incident de vol résultant directement des circonstances atmosphériques le parcours ci-dessus défini n'est primé qu'à raison de 25% du barème en vigueur.

Article 4.

M a t é r i e l.

1. Les avions en service normal seront obligatoirement propriété de la Société.

Celle-ci sera tenue, dans un délai de deux ans après la notification officielle de l'approbation du contrat de dix ans passé avec le Gouvernement tchécoslovaque de commander en Tchécoslovaquie une fraction de son matériel volant (planeurs, moteurs, rechanges en quantités correspondantes) jusqu'à concurrence d'une valeur définie ci-après. Ces commandes seront passées soit aux propres ateliers de la Société, soit à ceux d'autres industriels.

2. Le matériel ainsi commandé sera de modèle français ou tchécoslovaque à l'exclusion formelle des modèles de toute autre nationalité. Les établissements constructeurs devront acquérir le cas échéant les licences nécessaires. La valeur de ce matériel à commander sera déterminée de deux en deux ans, comme

poměr mezi subvencemi (v penězích nebo in natura) vyplacenými společností státem československým v období dvou předcházejících let a úhrnem subvencí (v penězích neb in natura) udělených společností v tomže období. V tomto poměru musí být v běžícím období hodnota objednávek udělených v Československu k hodnotě všech objednávek materiálu učiněných společností.

3. Letecký materiál nově objednaný buď ve Francii nebo v Československu bude uveden do služby postupně tak, aby nebyla poškozena finanční situace společnosti; nesmí to vésti ani k předčasnému vyřazení stávajícího materiálu ani k nadbytečnému rozmnožení různých modelů letadel anebo motorů užívaných, ani k rozmnožení počtu letadel nad potřebu provozní.

4. Letadla, motory, příslušenství a součástky náhradní, určené pro linie společnosti a dovezené z Francie, nebudou podléhati celnímu při vstupu do Československa. Zůstanou pod kontrolou celních úřadů tohoto státu a nesmí být zcizeny bez jeho svolení.

Článek 5.

Personál.

1. Jestliže ředitel společností v Praze je Francouz, musí být jeho zástupcem příslušník československý a naopak. Tento personál musí být schválen oběma vládami. Do roka po úředním oznámení, že desetiletá smlouva, sjednaná s vládou československou, byla schválena, musí společnost zaměstnávat na svých liniích československé piloty; jejich počet, ve srovnání s celkovým počtem pilotů společnosti, bude určen podle téhož pravidla, které jest uvedeno v článku 4.

2. Týž závazek platí v daném případě i o zaměstnávání personálu palubního všech technických oborů.

3. Jinak jest však ponecháno společnosti, aby vybírala všechn svůj palubní personál, aniž se budou obě vlády vměšovati do její volby, při čemž se má za to, že minimální technické podmínky pro přijímání tohoto personálu budou společností upraveny způsobem totožným, ať jest národnost kandidáta jakákoliv.

suit: on calculera le rapport entre les subventions (en espèce et en nature) payées à la Société par l'Etat tchécoslovaque pendant la période de deux ans précédents et l'ensemble des subventions (en espèce et en nature) accordées à la Société pendant la même période. Ce rapport définira la proportion qui devra exister pendant la période en cours entre la valeur des commandes passées en Tchécoslovaquie et la valeur de l'ensemble des commandes de matériel faites par la Société.

3. La mise en service du matériel volant nouveau commandé tant en France qu'en Tchécoslovaquie sera réalisée progressivement de façon à ne pas nuire à la situation financière de la Société; elle ne devra conduire ni à réformer prématurément le matériel existant, ni à accroître d'une façon excessive la variété des modèles d'avions ou de moteurs utilisés, ni à créer une flotte dépassant les besoins de l'exploitation.

4. Les avions, moteurs, accessoires et rechanges destinés aux lignes de la Société et importés de France ne seront pas soumis aux droits de douane à leur entrée en Tchécoslovaquie. Ils resteront soumis au contrôle de l'Administration douanière de cet Etat et ne pourront être aliénés en Tchécoslovaquie sans son autorisation.

Article 5.

Personnel.

1. Si le Directeur de la Société à Prague est français son adjoint sera tchécoslovaque, et réciproquement. Ce personnel devra être agréé par les deux Gouvernements. Dans le délai d'un an après la notification officielle de l'approbation du contrat de dix ans passé avec le Gouvernement tchécoslovaque la Société emploiera sur ses lignes des pilotes tchécoslovaques; leur nombre comparé à celui de l'ensemble des pilotes de la Société sera déterminé par la même règle que celle indiquée à l'article 4.

2. La même obligation s'appliquera le cas échéant à l'emploi du personnel de bord appartenant à toutes les spécialités techniques.

3. La Société restera d'ailleurs libre de recruter tout son personnel de bord sans que les deux Gouvernements s'immiscent dans son choix, étant entendu que les conditions techniques minima pour l'admission de ce personnel seront réglementées par la Société d'une façon identique quelle que soit la nationalité des candidats.

4. Společnost na československých letištích bude zaměstnávati co stálý personál jenom státní příslušníky obou smluvních států.

Článek 6.

Zařízení pozemní.

1. Obě Smluvní strany dají společnosti k dispozici až do 31. prosince 1935 na svých územích veřejná letiště, hangary pro její letadla, pro materiál k pomocným pracím a pro její vozidla, jakož i pozemky nebo místnosti pro její dílny na opravy, její sklady a úřadovny na letištích; vláda československá poskytne uvedené bezplatně.

Bezplatné používání letišť, hangarů a příslušných zařízení bude počítáno jako subvence in natura poskytovaná ve smyslu článku 4 vládou československou.

2. Obě Smluvní strany dají společnosti k dispozici své služby meteorologického zpravodajství, spojení radiotelegrafických, služby vyznačovací a signální, noční i denní, v té míře, jak právě budou zavedeny; používání uvedených služeb bude bezplatné.

Na pomocných letištích, která zaříditi a udržovati obě vlády budou pokládati za vhodné, budou platiti tytéž dispoice.

Článek 7.

Kontrola.

Obě Smluvní strany shodují se na tom, že všechny otázky technické nebo finanční kontroly společnosti budou upraveny ve smlouvách, jež s ní budou sjednány.

Článek 8.

Provádění dohody.

Podrobnosti provádění této dohody budou upraveny přímo mezi jednotlivými kompetentními úřady obou Smluvních stran, které se dohodnou zvláště ohledně jízdních řádů, tarifů a případné úpravy služby původně zamýšlené.

4. La Société n'emploiera comme personnel permanent sur les aérodromes tchécoslovaques que des ressortissants des deux Parties Contractantes.

Article 6.

Installations au sol.

1. Les deux Parties Contractantes mettront à la disposition de la Société, jusqu'au 31 Décembre 1935, sur leurs territoires respectifs, les aérodromes publics, les hangars, destinés à abriter ses avions, son matériel de dépannage et son matériel roulant, et les terrains ou les locaux devant servir à ses ateliers de réparation, à ses magasins et à ses bureaux d'aérodrome; le Gouvernement tchécoslovaque accordera l'usage gratuit des installations correspondantes.

L'usage gratuit des aérodromes, des hangars et des installations correspondantes sera compté comme subvention en nature — au sens de l'article 4 — donnée par le Gouvernement Tchécoslovaque.

2. Les deux Parties Contractantes mettront à la disposition de la Société leurs services de renseignements météorologiques, de liaisons radioélectriques, de balisage et signalisation de jour et de nuit, au fur et à mesure de leur développement; ils accorderont l'usage gratuit des services correspondants.

Sur les terrains de secours que les deux Gouvernements jugeront utile de créer et d'entretenir les mêmes dispositions seront applicables.

Article 7.

Contrôle.

Les deux Parties Contractantes conviennent que toutes questions relatives au contrôle technique ou financier de la Société seront réglées dans les contrats à passer avec elle.

Article 8.

Application de l'accord.

Les détails d'application du présent accord seront réglés par entente directe entre les diverses administrations compétentes des deux Parties Contractantes, qui s'entendront en particulier sur les questions d'horaires, de tarifs et de modification éventuelle des services primitivement prévus.

Článek 9.

Doba platnosti.

Tato dohoda bude ratifikována; ratifikační listiny budou vyměněny v Praze co nejdříve.

Dohoda nabude platnosti dnem výměny ratifikačních listin a bude platiti až do 31. prosince 1935.

Jestliže žádá ze Smluvních stran nevypoví dohodu před 1. lednem 1935, zůstane dohoda v platnosti samočinně, pokud nebude vypovězena jednou ze Smluvních stran rok předem.

NA SVĚDOMÍ toho podepsali plnomocníci tuto Dohodu.

DÁNO v Praze, dvojmo, československy a francouzsky, při čemž každý text je autentický, dne dvacátého šestého května 1925.

Article 9.

Durée de validité.

Cet accord sera ratifié; les instruments de ratification en seront échangés à Praha le plutôt que faire se pourra.

Il entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification et sera valable jusqu'au 31 Décembre 1935.

Si aucune des deux Parties Contractantes ne le dénonce avant le 1^{er} Janvier 1935, il restera valable par tacite reconduction en tant qu'il ne sera pas dénoncé par une de deux Parties Contractantes un an à l'avance.

EN FOI de quoi, les Plénipotentiaires ont revêtu le présent Accord de leurs signatures.

FAIT à Prague, en double exemplaire, en tchécoslovaque et en français, chaque texte faisant également foi, le vingt-six mai, mil neuf cent vingt-cinq.

L. S. LAURENT EYNAC v. r.

L. S. F. COUGET v. r

L S. Dr. EDVARD BENEŠ v. r.

Dodatkový protokol

k Dohodě mezi republikou Československou a republikou Francouzskou o letecké dopravě podepsané v Praze dne 26. května 1925.

Smluvní Strany výše uvedené Dohody rozhodly se, aby se vyhovělo změnám, které nastaly od podpisu této Dohody, provést v ní tyto úpravy:

1. Ke článku 1: Služba, o níž se mluví v bodě 2 tohoto článku bude rozšířena na jednu cestu tam a zpět denně (neděle vyjímajíc) od 1. ledna do 31. prosince každého roku.

2. Ke článku 2: Předposlední věta prvního odstavce tohoto článku se pozměňuje takto:

„Smluvní Strany se zavazují, že dají co nejdříve těmto smlouvám dobu platnosti nejméně do 31. prosince 1935“.

3. Ke článku 3: Jest shoda v tom, že kilometrické sazby subvenční předepsané v bodech 1 a 2 tohoto článku mají býti nahrazeny

Protocole additionnel

à l'Accord entre la République Tchécoslovaque et la République Française sur la Navigation Aérienne signé à Praha le 26 Mai 1925.

Les Parties Contractantes de l'Accord précité ont résolu pour répondre aux changements survenus depuis la signature de cet Accord, d'y apporter les modifications suivantes:

1. — Ad Article 1: Le service prévu au point 2 de cet article est porté à un aller et retour quotidien (sauf les dimanches) du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année.

2. — Ad Article 2: L'avant dernière phrase du 1^{er} alinéa de cet article est modifiée de la manière suivante:

« Les Parties Contractantes s'engagent à donner le plutôt possible à ces contrats une durée de validité s'étendant au moins jusqu'au 31 décembre 1935. »

3. — Ad Article 3: Il est entendu que les barèmes kilométriques de subventions prescrits sous les points 1 et 2 de cet article

sazbami, které následují. Kilometrická subvence vztahuje se na celkovou motorickou sílu motoru nebo motorů letadla.

1. Pro republiku Československou:

Sazba čís. 1:

0 Kč 15 za každých 10 HP (zlomky nepočítají) od 0 do 250 HP.

Sazba čís. 2:

0 Kč 08 za každých 10 HP dodatkových (zlomky nepočítají) od 250 HP do 800 HP.

Sazba čís. 3:

0 Kč 05 za každých 10 HP dodatkových (zlomky nepočítají) nad 800 HP.

2. Pro republiku Francouzskou:

Sazba čís. 1:

0 fr 448 za každých 10 HP (zlomky nepočítají) od 0 do 250 HP.

Sazba čís. 2:

0 fr 24 za každých 10 HP dodatkových (zlomky nepočítají) od 250 do 800 HP.

Sazba čís. 3:

0 fr 16 za každých 10 HP dodatkových (zlomky nepočítají) nad 800 HP.

Výšky sazeb nahoře uvedených vyjadřují zároveň poměr, který má být mezi nimi v budoucnu zachován v případě pozměň, při čemž jest nicméně shoda v tom, že výšky československých sazeb nemohou být nikdy vyšší než ty, které jsou nahoře uvedeny.

Celková výše československé subvence nepřekročí za rok obnos 4,600.000— Kč.

Korunou československou (Kč) se rozumí koruna československá rovná svojí hodnotou čtyřicetičtyřem 58/100 miligramu ryzího zlata.

Frankem (francouzským) se rozumí frank francouzský rovný svojí hodnotou šedesátipěti a jedné polovině miligramu zlata a ryzosti devíti set tisícin.

4. — K článku 4: První věta odstavce 2 bodu 1 tohoto článku nahrazuje se tímto textem:

doivent être remplacés par les barèmes suivants: La subvention kilométrique sera établie en fonction de la puissance motrice totale du ou des moteurs équipant l'avion.

1^o Pour la République Tchécoslovaque:

Barème N^o 1:

0 Kč 15 par 10 CV (fractions non comptées) de 0 à 250 CV.

Barème N^o 2:

0 Kč 08 par 10 CV supplémentaires (fractions non comptées) de 250 à 800 CV.

Barème N^o 3:

0 Kč 05 par 10 CV supplémentaires (fractions non comptées) au delà de 800 CV.

2^o Pour la République Française:

Barème N^o 1:

0 fr 448 par 10 CV (fractions non comptées) de 0 à 250 CV.

Barème N^o 2:

0 fr 24 par 10 CV supplémentaires (fractions non comptées) de 250 à 800 CV.

Barème N^o 3:

0 fr 16 par 10 CV supplémentaires (fractions non comptées) au delà de 800 CV.

Les montants des barèmes sus-indiqués expriment en même temps la proportion qui doit être maintenue entre eux à l'avenir en cas de modifications, étant toutefois entendu que les montants des barèmes tchécoslovaques ne pourront jamais être supérieurs à ceux indiqués ci-dessus.

Le montant maximum de la subvention tchécoslovaque ne dépassera pas par année la somme de Kč 4,600.000—.

Par couronne tchécoslovaque (Kč) on entend la couronne tchécoslovaque constituée par quarante quatre 58/100 milligrammes d'or pur.

Par franc (français) on entend le franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin.

4.— Ad Article 4: La 1^{ère} phrase de l'alinéa 2 du point 1 de cet article est remplacée par le texte suivant:

„Tato jest povinna objednati v Československu část svého leteckého materiálu (draky, motory, náhradní součásti v odpovídajících množstvích) až do hodnoty v dalším definované. První stanovení hodnoty materiálu, který má býti objednán, bude stanoveno při složení ratifikačních listin; příslušné objednávky budou pak učiněny schválenou společností v období dvou let, počínajícím dnem složení ratifikačních listin.“

První věta bodu 2 tohoto článku se nahra-
žuje tímto textem:

„Materiál takto objednaný bude po přednosti modelu československého nebo francouzského. Nicméně, ve výjimečných případech, může býti tento materiál modelu jiné národnosti, avšak vyrobený v Československu nebo ve Francii“.

Čemuž na svědomí podepsaní plnomocníci sepsali tento Protokol, který bude míti stejnou platnost a trvání jako Dohoda, ke které se vztahuje, při čemž platí o něm ustanovení článku 9 řečené Dohody.

Dáno v Antverpách dvojmo, československy a francouzsky, při čemž každý text jest autentický, dne dvacátého pátého června roku tisíc devět set třicet.

Ing. V. ROUBÍK v. r. PORQUET v. r.

« Celle-ci sera tenue de commander en Tchécoslovaquie une fraction de son matériel volant (planeurs, moteurs, rechanges en quantités correspondantes) jusqu'à concurrence d'une valeur définie ci-après. La première fixation de la valeur du matériel à commander sera déterminée lors du dépôt des instruments de ratification; les commandes respectives seront faites ensuite par la société agréée, dans le délai de deux ans qui commencera à courir à partir du jour du dépôt des instruments de ratification. »

La première phrase du point 2 de cet article est remplacée par le texte suivant:

« Le matériel ainsi commandé sera de préférence de modèles tchécoslovaques ou français. Toutefois, dans des cas exceptionnels, ce matériel pourra être de modèles d'une autre nationalité, mais fabriqué en Tchécoslovaquie ou en France. »

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent Protocole qui aura la même force et durée que l'Accord auquel il se rapporte, les stipulations de l'article 9 dudit Accord lui étant applicables.

Fait à Anvers, en double exemplaire, en tchécoslovaque et en français, chaque texte faisant également foi, le vingt cinq Juin mil neuf cent trente.

PORQUET m. p. Ing. V. ROUBÍK m. p.

PROZKOUMAVŠE TUTO DOHODU A DODATKOVÝ PROTOKOL K NÍ
SCHVALUJEME A POTVRZUJEME JE.

TOMU NA SVĚDOMÍ JSME TENTO LIST PODEPSALI A K NĚMU
PEČETĚ REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ PŘITISKNOUTI DALI.

V PRAZE, DNE 22. KVĚTNA LÉTA TISÍCÍHO DEVÍTISTÉHO TŘI-
CÁTÉHO PRVÉHO.

PRESIDENT REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ:

T. G. MASARYK v. r.

MINISTR ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ:

Dr. EDVARD BENEŠ v. r.

L. S.

Vyhlašuje se s tím, že ratifikační listiny byly vyměněny v Praze dne 16. března 1933, čímž Dohoda a Dodatečný protokol k ní nabyly platností podle článku 9. Dohody uvedeným dnem.

Dr. Beneš v. r.