

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

5 października

№ 86.

Rok 1927.

TREŚĆ:

UKŁAD

- Poz.: 768**—pomędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej, podpisany w Pradze dnia 15 kwietnia 1926 r. 1211
- 769**—Oświadczenie rządowe z dnia 30 lipca 1927 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Układu pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej, podpisanego w Pradze dnia 15 kwietnia 1926 r. wraz z Protokółem zamknięcia, oraz not uzupełniających do tegoż Układu, podpisanych dnia 2 kwietnia 1927 r. 1224

ROZPORZĄDZENIA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ:

- Poz.: 770**—z dnia 17 września 1927 r. o sprzedaży nieruchomości państwowej w mieście Nieszawie . . 1224
- 771**—z dnia 23 września 1927 r. o sprzedaży niektórych gruntów państwowych 1224

ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW:

- Poz.: 772**—Spraw Wewnętrznych z dnia 17 września 1927 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu o przekazaniu wojewodom, działającym w porozumieniu z prezesami izb skarbowych, uprawnień Ministra Spraw Wewnętrznych, działającego w porozumieniu z Ministrem Skarbu, z art. 31 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych . . 1225
- 773**—Sprawiedliwości z dnia 27 września 1927 r. w sprawie ustanowienia w m. st. Warszawie sekcji śledczych do spraw wyjątkowego znaczenia 1225
- 774**—Poczt i Telegrafów z dnia 9 września 1927 r. w sprawie używania maszyn do oznaczania na pocztowych przesyłkach listowych kwoty uiszczonej opłaty pocztowej 1226

OBWIESZCZENIE MINISTRA

- Poz.: 775**—Poczt i Telegrafów z dnia 24 września 1927 r. w sprawie sprostowania błędu w rozporządzeniu Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 21 kwietnia 1927 r. o wydaniu nadzwyczajnego nakładu znaczków pocztowych opłaty z napisem „Na oświatę gr. 5” 1226

768.

UKŁAD

pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej, podpisany w Pradze dnia 15 kwietnia 1926 r.

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
MY, IGNACY MOŚCICKI,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

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

Dnia piętnastego kwietnia 1926 roku w Pradze został podpisany pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Czeskosłowackiej Układ o żegludze powietrznej o następującem brzmieniu dosłownem:

ACCORD

entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque sur la navigation aérienne, signé à Prague le 15 Avril 1926.

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
NOUS, IGNACY MOŚCICKI,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Un Accord sur la navigation aérienne entre le Gouvernement de la République de Pologne et le Gouvernement de la République Tchecoslovaque ayant été signé à Prague, le quinze Avril mil neuf cent vingt six, Accord dont la teneur suit:

U k ł a d **pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej.**

Rzeczpospolita Polska i Republika Czeskosłowacka ożywione jednakowem pragnieniem nie tylko utrzymać komunikację powietrzną pomiędzy Pragą a Warszawą, lecz także popierać, ułatwiać i regulować rozwój międzynarodowej komunikacji powietrznej w obu krajach, postanowiły zawrzeć w tym celu umowę i zamianowały jako swych Pełnomocników:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

pana Zygmunta Lasockiego, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego

i
pana Franciszka Moskwa, Dyrektora Departamentu Ministerstwa Kolei, Sędziego Sądu Rozjemczego w Gdańsku,

Prezydent Republiki Czeskosłowackiej:

pana Vaclava Roubik'a, Ministra Robót Publicznych

i
pana Vaclava Girsę, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego,

którzy, po złożeniu swych pełnomocnictw, uznanych pod względem formy za dobre i należyte, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł I.**Przedsiębiorstwo Polskie.**

1) Republika Czeskosłowacka udzieli polskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu w tym celu przez Państwo Polskie, koncesji na regularną eksploatację linii powietrznej ponad swoim terytorjum w kierunku na Kraków lub Katowice z jednej i w kierunku na Wiedeń z drugiej strony, samolotami przynależności polskiej.

2) Przedsiębiorstwo, wyznaczone w tym celu, będzie obowiązane lądować na lotnisku celnem miasta Brna, stosownie do warunków, przewidzianych w koncesji, która ma być udzielona temu przedsiębiorstwu przez właściwą władzę czeskosłowacką.

3) Koncesja, udzielona przedsiębiorstwu polskiemu przez Państwo Czeskosłowackie, nie może być przez nie bez poprzedniej zgody Państwa Czeskosłowackiego cedowana ani całkowicie, ani częściowo.

Artykuł II.**Przedsiębiorstwo Czeskosłowackie.**

1) Rzeczpospolita Polska udzieli czeskosłowackiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu w tym celu przez Państwo Czeskosłowackie, koncesji na regularną eksploatację linii powietrznej, ponad swoim terytorjum, w kierunku na Morawską Ostrawę lub Užhorod z jednej i w kierunku na Podwołoczyska z drugiej strony, samolotami przynależności czeskosłowackiej.

A c c o r d**entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque sur la navigation aérienne.**

La République de Pologne et la République Tchecoslovaque, également animées du désir non seulement de maintenir les communications aériennes entre Prague et Varsovie, mais aussi de soutenir, de faciliter et de régler le développement des communications aériennes internationales dans les deux pays, ont résolu de conclure un accord à cet effet et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires:

Le Président de la République de Pologne:

Monsieur Sigismond Lasocki, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire,

et
Monsieur Franciszek Moskwa, Directeur de département au Ministère des Chemins de Fer, Juge au Tribunal arbitral de Dantzig,

Le Président de la République Tchecoslovaque:

Monsieur Václav Roubík, Ministre des Travaux Publics,

et
Monsieur Václav Girsá, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire,

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

Article premier.**Entreprise polonaise.**

1) La République Tchecoslovaque accordera à une entreprise de navigation aérienne polonaise, désignée dans ce but par l'État Polonais, l'autorisation à l'exploitation périodique par avions de nationalité polonaise, au-dessus de son territoire, pour la ligne aérienne vers Cracovie ou Katowice, d'une part, et vers Vienne, d'autre part;

2) L'entreprise ainsi désignée sera obligée de faire des escales à l'aérodrome douanier de Brno suivant les conditions fixées dans l'autorisation à accorder à cette entreprise par l'administration tchecoslovaque compétente.

3) L'autorisation accordée par l'État Tchecoslovaque à l'entreprise polonaise ne peut, sans le consentement préalable de l'État Tchecoslovaque, être cédée par elle, ni en totalité, ni en partie.

Article II.**Entreprise tchecoslovaque.**

1) La République de Pologne accordera à une entreprise tchecoslovaque de navigation aérienne, désignée dans ce but par l'État Tchecoslovaque, l'autorisation à l'exploitation périodique par avions de nationalité tchecoslovaque, au-dessus de son territoire, pour la ligne aérienne vers Moravská Ostrava ou Užhorod, d'une part, et Podwołoczyska, d'autre part.

2) Przedsiębiorstwo, wyznaczone w tym celu, będzie obowiązane lądować na lotnisku celnym miasta Lwowa, stosownie do warunków, przewidzianych w koncesji, która ma być udzielona temu przedsiębiorstwu przez właściwą władzę polską.

3) Koncesja, udzielona przedsiębiorstwu czesko-słowackiemu przez Państwo Polskie, nie może być przez nie bez poprzedniej zgody Państwa Polskiego cedowana ani całkowicie, ani częściowo.

Artykuł III.

Postanowienia techniczne.

1) Republika Czeskosłowacka zobowiązuje się zapewnić na lotnisku miasta Brna, a Rzeczpospolita Polska zobowiązuje się zapewnić na lotnisku miasta Lwowa bezpłatnie wszelkie urządzenia, potrzebne do ułatwienia lądowania samolotów linii powietrznych, wspomnianych w art. I i II, mianowicie:

korzystanie z lotniska i ze służby sygnalizacyjnej na lotnisku,

w granicach możliwości przewidzianej w budżecie, hangary, w celu odpowiedniego pomieszczenia samolotów, niezbędnych do komunikacji, lub miejsca pod te hangary,

pomieszczenia na biura lub miejsce, potrzebne na ich instalację,

miejsce na warsztaty reparacyjne, na garaż i na magazyn materiałów pędnych,

służbę meteorologiczną i, o ile ona istnieje, służbę radioelektryczną.

2) Oba Państwa zobowiązują się urządzić, w granicach możliwości przewidzianej w budżecie, przyziemiska potrzebne dla linii powietrznych, wymienionych w art. I i II.

3) Korzystanie przez samoloty z radiotelegrafii i z radiotelefonii będzie przedmiotem specjalnego układu zgodnego z postanowieniami Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej.

4) Każde z obu Państw zobowiązuje się udzielać przedsiębiorstwu drugiego Państwa wszelkiej pomocy, potrzebnej w razie przymusowego lądowania samolotów, za zwrotem rzeczywistych wydatków.

5) Szczegółowe warunki co do ułatwień, wymienionych w poprzednich ustępach niniejszego artykułu, będą ustanowione przez właściwą władzę odpowiedniego Państwa w koncesjach, przewidzianych w art. I i II.

6) Koncesje te zostaną udzielone bez zwłoki, po wniesieniu podania, na czas trwania niniejszego Układu i będą oparte na tych samych zasadach dla każdego z obu przedsiębiorstw.

Artykuł IV.

Poczta.

Zarządy pocztowe obu Państw udzielą na podstawie specjalnych umów przedsiębiorstwom niezbędnym koncesyj na przewóz poczty lotniczej.

2) L'entreprise ainsi désignée sera obligée de faire des escales à l'aérodrome douanier de Lwów suivant les conditions fixées dans l'autorisation à accorder à cette entreprise par l'administration polonaise compétente.

3) L'autorisation accordée par l'État Polonais à l'entreprise tchécoslovaque ne peut, sans le consentement préalable de l'État Polonais, être cédée par elle, ni en totalité, ni en partie.

Article III.

Dispositions techniques.

1) La République Tchécoslovaque s'engage à fournir à l'aérodrome de Brno, et la République de Pologne s'engage à fournir à l'aérodrome de Lwów, à titre gratuit, toutes les installations nécessaires pour faciliter les escales des avions des lignes aériennes visées aux articles I et II, notamment:

l'usage de l'aérodrome et le service de signalisations de l'aérodrome,

au fur et à mesure des possibilités budgétaires, des hangars pour abriter convenablement les avions indispensables pour le service ou des terrains pour ces hangars,

des locaux pour les bureaux ou des terrains nécessaires pour leur installation,

le terrain pour les ateliers de réparation, pour les garages et pour le dépôt de l'essence,

le service météorologique et, s'il y a lieu, le service radioélectrique.

2) Les deux États s'engagent à établir, dans la mesure des possibilités budgétaires, l'infrastructure nécessaire aux lignes aériennes visées aux articles I et II.

3) L'usage par les avions de la radiotélégraphie et de la radiotéléphonie fera l'objet d'un accord spécial conformément aux dispositions de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

4) Chacun des deux États s'engage à donner à l'entreprise de l'autre État toute assistance nécessaire au cas des atterrissages forcés contre remboursement des dépenses effectives.

5) Les conditions de détail des facilités mentionnées dans les alinéas précédents du présent article seront fixées dans les autorisations visées aux articles I et II par l'administration compétente de l'État respectif.

6) Ces autorisations seront délivrées sans retard des que les demandes en seront faites, pour la durée de validité du présent Accord, et seront établies sur les mêmes principes pour chacune des deux entreprises.

Article IV.

Postes.

Les administrations postales des deux États accorderont aux entreprises par contrats spéciaux les autorisations nécessaires au transport de la poste aérienne.

Artykuł V.

Obowiązki przedsiębiorstw.

1) Każde z obu przedsiębiorstw będzie obowiązane stosować się w drugim Państwie do wszystkich ustaw i ogólnych przepisów, posiadających moc obowiązującą.

Będzie ono również obowiązane stosować się na lotnisku drugiego Państwa do przepisów ruchu lotniczego i do przepisów porządkowych lotniska.

2) Przedsiębiorstwa będą zatrudniały na lotniskach drugiego Państwa i na samolotach, kursujących na liniach powietrznych, przewidzianych niniejszym Układem, jedynie przynależnych obu Państw Umawiających się.

Zatrudnianie przynależnych innych Państw jest dozwolone tylko za poprzednią zgodą obu Państw Umawiających się.

Każde z Umawiających się Państw, będzie miało prawo żądać od przedsiębiorstwa Państwa drugiego okazania dokumentu, wydanego przez jego Państwo, stwierdzającego, że przedsiębiorstwo to przedsięwzięło wszystkie potrzebne kroki celem umożliwienia wynagrodzenia szkód ewentualnie spowodowanych eksploatacją linii lotniczej na terytorjum drugiego Państwa.

Artykuł VI.

Cło i paszporty.

1) Samoloty, motory, części zamienne i urządzenia przeznaczone dla linii wskazanych w art. I i II, będą wpuszczane z tymczasowym zwolnieniem od cła wwozowego.

2) Materiał ten będzie pozostawał pod kontrolą administracji celnej; będzie on mógł być używany wyłącznie na potrzeby lotów, w rozumieniu niniejszego Układu.

3) Stare materiały, za które cła przy wwozie do jednego z Państw Umawiających się nie uiszczono, powinny być zpowrotem wywiezione, o ile cło za nie nie zostało w następstwie zapłacone. Późniejsze oclenie starego materiału będzie dokonane z wszelkimi ułatwieniami, dopuszczalnymi przez ustawodawstwo, z uwzględnieniem przeróbki lub zniszczenia wspomnianego materiału.

4) Podróżni w tranzycie bezpośrednim z lądowaniem lub bez nie będą poddawani postępowaniu celnemu, będą podlegali jednak kontroli celnej. Tranzyt towarów bez lądowania nie podlega żadnemu postępowaniu celnemu. Towary w tranzycie z lądowaniem podlegają kontroli celnej i opłacie taksy statystycznej, są jednak zwolnione od postępowania celnego i od opłaty celnej.

5) Podróżni w tranzycie winni być zaopatrzeni w ważny paszport, o ile w jednym z Państw Umawiających się istnieje obowiązek jego posiadania. Jednakże są oni zwolnieni od obowiązku wizowania swego paszportu przez właściwą władzę drugiego Państwa.

Article V.

Obligations des entreprises.

1) Chacune des deux entreprises sera obligée de se soumettre dans l'autre État à toutes les lois et prescriptions générales en vigueur.

Elle sera également obligée de se soumettre, aux aérodromes de l'autre État aux règles de circulation aérienne et de discipline de l'aérodrome.

2) Les entreprises n'emploieront, aux aérodromes de l'autre État ainsi comme personnel de bord sur les lignes aériennes visées par cet Accord, que des ressortissants des deux États Contractants.

L'emploi des ressortissants d'autres États n'est permis qu'avec le consentement préalable des deux États Contractants.

3) Chaque État Contractant aura le droit d'exiger de l'entreprise de l'autre État la présentation d'un document délivré par son État, certifiant qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires pour pouvoir réparer les dommages causés éventuellement par son exploitation aérienne sur le territoire de l'autre État.

Article VI.

Douanes et passeports.

1) Les avions, les moteurs, les pièces de rechange et les ustensiles destinés aux lignes visées aux articles I et II seront admis en franchise provisoire de droit d'entrée.

2) Ce matériel restera soumis au contrôle de l'administration douanière; il ne pourra être employé que pour les besoins des vols dans le sens de cet Accord.

3) Les vieux matériaux dont les droits de douane n'ont pas été acquittés à l'entrée dans un État Contractant doivent être réexportés dans le cas, où les droits n'ont pas été acquittés ultérieurement. Le dédouanement ultérieur du vieux matériel sera autorisé avec toutes les facilités admissibles par la législation eu égard à la transformation ou à l'anéantissement du dit matériel.

4) Les voyageurs en transit direct avec ou sans escale ne seront soumis à aucune procédure douanière, mais ils doivent subir le contrôle douanier. Le transit des marchandises sans escale n'est soumis à aucune procédure douanière. Les marchandises en transit avec escale sont soumises au contrôle douanier et au paiement des taxes de statistique sans être assujetties à la procédure douanière ou au paiement des droits de douane.

5) Les voyageurs en transit sont tenus de se munir d'un passeport valable tant que l'obligation d'en être porteur subsiste dans un des États Contractants. Ils sont toutefois exempts de l'obligation de faire viser leur passeport par l'autorité compétente de l'autre État.

Artykuł VII.

Prawa Państw.

1) Państwa Umawiające się mają prawo odwołać przedsiębiorstwa, przez nie wyznaczone i zastąpić je innymi przedsiębiorstwami.

2) W tym wypadku koncesje, udzielone poprzedniemu przedsiębiorstwu, utracą swą moc, a nowe przedsiębiorstwo otrzyma bez zwłoki koncesję analogiczną.

3) Przedsiębiorstwo odwołane przez jedno Państwo, nie ma prawa żądać z tego tytułu jakiegokolwiek odszkodowania od Państwa drugiego.

4) Każde z Państw Umawiających się będzie mogło żądać od drugiego Państwa Umawiającego się odwołania jego przedsiębiorstwa, o ile to ostatnie dopuszczało się powtarzających się występów przeciwko bezpieczeństwu Państwa lub poważnych wykroczeń celnych.

5) Na żądanie drugiego z Państw Umawiających się przedsiębiorstwo zwolni bezzwłocznie urzędnika, który popełnił występek naruszający bezpieczeństwo tego Państwa lub występek dotyczące kontrabandy.

Artykuł VIII.

Postanowienia ogólne.

1) O ileby jedno z Państw Umawiających się przestało być stroną umowną Konwencji uwzględniającej żeglugę powietrzną z dnia 13 października 1919 r., Układ niniejszy pozostaje w mocy, a obydwie Państwa Umawiające się obowiązują się uzupełnić go, w zasadzie na podstawie postanowień wymienionej Konwencji Układem regulującym ogólne sprawy lotnicze.

2) W interesie racjonalnej eksploatacji linii lotniczych, objętych niniejszym Układem, właściwe władze lotnicze obu Państw porozumiają się bezpośrednio co do wykonania postanowień niniejszego Układu, nie uciekając się do drogi dyplomatycznej.

Artykuł IX.

Postanowienia końcowe.

1) Układ niniejszy będzie ratyfikowany; wymiana dokumentów ratyfikacyjnych nastąpi w Warszawie w czasie możliwie najkrótszym.

2) Wejdzie on w życie w dniu wymiany dokumentów ratyfikacyjnych i będzie ważny do dnia 31 grudnia 1930 r.

3) O ile żadne z Państw Umawiających się nie wypowie Układu przed pierwszym styczniem 1930 r., pozostanie on w mocy przez milczące wznowienie, o ile nie zostanie wypowiedziany na rok zgóry przez jedno z Państw Umawiających się.

Na dowód czego wyżej wymienieni Pełnomocnicy podpisali niniejszy Układ.

Sporządzono w Pradze dnia piętnastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego szóstego roku w języku francuskim w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdego Państwa Umawiającego się.

(—) Dr. Zygmunt Lasocki

(—) F. Moskwa

(—) Dr. V. Girs

(—) Inż. Vaclav Roubik

Article VII.

Droits des États.

1) Les États Contractants ont le droit de rappeler les entreprises désignées par eux et de les remplacer par d'autres entreprises.

2) Dans ce cas les autorisations accordées à l'entreprise précédente perdront leur validité et la nouvelle entreprise sera munie sans retard d'une autorisation analogue.

3) A ce titre une entreprise rappelée par un État n'a pas le droit de demander à l'autre État des dédommagements quelconques.

4) Chaque État Contractant pourra demander à l'autre État Contractant de rappeler son entreprise, lorsque celle-ci a commis des délits réitérés contre la sécurité de l'État ou des contraventions douanières graves.

5) L'entreprise congédiera sans retard, sur la demande de l'autre État Contractant, un employé qui a commis des délits compromettant la sécurité de cet État ou des délits de contrebande.

Article VIII.

Dispositions générales.

1) Si un des États Contractants cessait d'être Partie Contractante à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919, le présent Accord restera valable et les deux États Contractants s'engagent à le compléter en principe sur la base des dispositions de ladite Convention par un accord portant réglementation des questions aéronautiques générales.

2) Dans l'intérêt d'une exploitation rationnelle des lignes aériennes visées par le présent Accord, les administrations aéronautiques compétentes des deux États s'entendront directement au sujet de l'exécution des dispositions de cet Accord sans recourir à la voie diplomatique.

Article IX.

Dispositions finales.

1) Cet Accord sera ratifié; les instruments de ratification seront échangés à Varsovie le plus tôt que faire se pourra.

2) Il entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification et sera valable jusqu'au 31 décembre 1930.

3) Si aucun des deux États Contractants ne le dénonce avant le premier janvier 1930, il restera valable par tacite reconduction en tant qu'il ne sera pas dénoncé par un des deux États Contractants un an à l'avance.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susnommés ont signé le présent Accord.

Fait à Prague, le quinze avril mil neuf cent vingt six, en français, en double exemplaire, dont un pour chacun des États Contractants.

(L. S.) (—) Dr. Zygmunt Lasocki (L. S.) (—) Dr. V. Girs

(L. S.) (—) F. Moskwa (L. S.) (—) Ing. Václav Roubík

Przekład.**PROTOKÓŁ ZAMKNIĘCIA.**

Przystępując do podpisania Układu pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej, niżej podpisani Pełnomocnicy, upoważnieni należycie, w zamiarze dokładnego wyjaśnienia jego tekstu, zgodzili się na to, co następuje:

1) Rozumie się, że warunki koncesyj, udzielonych przedsiębiorstwom w myśl artykułów I i II niniejszego Układu, na życzenie jednej ze Stron Umawiających się, będą mogły być poddawane rewizji za wzajemnem porozumieniem się obu Państw Umawiających się.

2) Gdyby w eksploatacji jednej z linii, wymienionych w art. I i II, musiała zajść przerwa, Umawiające się Państwo, które wydało odnośną koncesję, wyrazi zgodę na tę przerwę na życzenie drugiego Państwa Umawiającego się, jednakże udzielona przezeń koncesja nie może z tego powodu utracić swej mocy.

3) W razie, gdyby materiał, wymieniony w art. VI niniejszego Układu, dopuszczony prowizorycznie bez opłaty celnej, został sprzedany na terytorjum drugiej Strony Umawiającej się bez opłacenia cła, odnośne przedsiębiorstwo będzie obowiązane uiścić w terminie oznaczonym przez właściwą władzę celną i na jej wezwanie wszystkie należności celne i inne przepisane należności wraz z należnościami dodatkowymi i odpowiedniami procentami.

4) Co się tyczy komunikacji z lądowaniami ustanowionemi w art. I i II niniejszego Układu, właściwe władze Państwa, przez które odbywa się tranzyt, zatwierdzą taryfy, rozkłady lotów i przepisy przewozowe przedsiębiorstwa, wyznaczonego przez drugie Państwo, o ile one zostały zatwierdzone przez właściwe władze Państwa, do którego przynależy to przedsiębiorstwo.

Pod tym względem przedsiębiorstwo eksploatujące będzie obowiązane dostosować te taryfy, rozkłady lotów i przepisy przewozowe do taryf i t. d. na liniach prowadzących przez Państwo, przez które odbywa się tranzyt, a przechodzących przez Brno, względnie przez Lwów, biorąc zarazem pod uwagę interesy odnośnych linii obydwu Państw Umawiających się.

Na dowód czego niżej podpisani Pełnomocnicy spisali niniejszy Protokół, który będzie miał taką samą moc i taki sam czas trwania jak i Układ, do którego on się odnosi.

Sporządzono w Pradze, dnia piętnastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego szóstego roku w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdego z Państw Umawiających się.

(—) Dr. V. Girsá (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Inż. Václav Roubík (—) F. Moskwa

Przekład.**PROTOKÓŁ.**

Przystępując do podpisania Układu między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej, Pełnomocnicy polscy, nale-

PROTOCOLE DE CLÔTURE.

Au moment de procéder à la signature de l'Accord entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque sur la navigation aérienne, et en vue d'en préciser le sens, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

1) Il est entendu que les conditions des autorisations accordées aux entreprises en vertu des articles I et II du présent Accord pourront, sur la demande d'une des deux Parties Contractantes, être révisées par entente entre les deux États Contractants.

2) Si l'exploitation d'une des lignes visées aux articles I et II devait subir une interruption, l'État Contractant qui aura délivré l'autorisation respective admettra cette interruption, sur la demande de l'autre État Contractant, sans que l'autorisation accordée par lui puisse, pour ce motif, perdre sa validité.

3) Si le matériel visé à l'article VI du présent Accord, admis en franchise provisoire, était aliéné sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans acquittement des droits de douane, l'entreprise respective sera tenue d'acquitter, dans un délai fixé par l'autorité compétente douanière, sur l'invitation de cette autorité, tous les droits de douane et autres droits prescrits avec les taxes accessoires et les intérêts respectifs.

4) En ce qui concerne les communications avec escales visées par les articles I et II du présent Accord, les autorités compétentes de l'État transité approuveront les tarifs, les horaires et les règlements d'exploitation de l'entreprise désignée par l'autre État, lorsqu'ils auront été approuvés par les autorités compétentes de l'État dont relève cette entreprise.

À ce sujet, l'entreprise exploitante sera obligée d'accommoder ces tarifs, horaires et règlements à ceux des lignes passant par l'État transité et touchant Brno, respectivement Lwów, en prenant également en considération les intérêts des lignes respectives des deux États Contractants.

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.

Fait à Prague, le quinze Avril mil neuf cent vingt six, en double exemplaire, dont un pour chacun des États Contractants.

(—) Dr. Girsá (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Ing. Václav Roubík (—) F. Moskwa

PROCÈS-VERBAL.

Au moment de procéder à la signature de l'Accord entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque sur la navigation aérienne,

życie do tego upoważnieni, oświadczają w odpowiedzi na pytanie Pełnomocników czeskosłowackich, że Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej (dawniejsze „Towarzystwo Franco-Roumaine”) korzysta ze strony Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie Umowy z dnia 20 lipca 1921 r., na przeciąg dziesięciu lat, z zezwolenia na przewóz osób, poczty i towarów drogą powietrzną na linii z Warszawy do granicy w kierunku na Pragę.

Pełnomocnicy czeskosłowaccy przyjmują to oświadczenie do wiadomości.

Sporządzono w Pradze, dnia piętnastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego szóstego roku, w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdego z Państw Umawiających się.

(—) Dr. V. Girsza (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Inż. Vaclav Roubik (—) F. Moskwa

Przekład.

PROTOKÓŁ.

Niżej podpisani Pełnomocnicy zebrałi się w dniu dzisiejszym, celem podpisania Układu pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej.

Przystępując do podpisu, niżej podpisani, należycie upoważnieni zgodnie uchwalili co następuje:

1) Celem popierania rozwoju lotnictwa handlowego i międzynarodowych połączeń powietrznych między obu krajami, Państwa Umawiające się, porozumieją się w układzie późniejszym co do warunków skutecznej współpracy pod względem technicznym i materiałów lotniczych.

2) Kompetentne władze administracyjne obu Umawiających się Stron, będą ułatwiały w granicach własnego ustawodawstwa regulowanie wszystkich spraw administracyjnych, odnoszących się do stosunków między wspomnianymi władzami administracyjnymi i przedsiębiorstwami wskazanymi w niniejszym Układzie, i będą w tym względzie postępowały z możliwie największym pośpiechem.

Na dowód czego niżej podpisani spisali niniejszy Protokół i zaopatrzyli go swojemi podpisami.

Sporządzono w Pradze, dnia piętnastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego szóstego roku, w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdego z Państw Umawiających się.

(—) Dr. V. Girsza (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Inż. Vaclav Roubik (—) F. Moskwa

Przekład.

PROTOKÓŁ.

1. Przystępując do podpisania Układu pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej, Pełnomocnicy polscy, upoważnieni do tego należycie, oświadczają, że Rząd Polski wyznacza, w myśl brzmienia art. pierwszego wymienionego Układu, „Polską Linję Lotniczą (P. L. L.)

les Plénipotentiaires polonais, dûment autorisés à cet effet, déclarent, à la demande des Plénipotentiaires tchécoslovaques, que la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (ancienne „Compagnie Franco-Roumaine”) jouit de la part du Gouvernement de la République de Pologne, sur la base d'un contrat en date du 20 juillet 1921, pour la durée de dix ans, de l'autorisation du transport aérien des passagers, de la poste et des marchandises sur la ligne de Varsovie vers la frontière, dans la direction de Prague.

Les Plénipotentiaires tchécoslovaques prennent acte de cette déclaration.

Fait à Prague, le quinze Avril mil neuf cent vingt six, en double exemplaire, dont un pour chacun des États Contractants.

(—) Dr. V. Girsza (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Ing. Václav Roubík (—) F. Moskwa

PROCÈS-VERBAL.

Les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis ce jour pour procéder à la signature de l'Accord entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque sur la navigation aérienne.

En procédant à cette signature, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

1) Afin de soutenir le développement de l'aéronautique marchande et des liaisons aériennes internationales entre les deux pays, les États Contractants s'entendront par un accord ultérieur sur les conditions d'une collaboration efficace au point de vue technique et du matériel aéronautique.

2) Les administrations compétentes des deux Parties Contractantes faciliteront, dans les limites de leur législation, le règlement de toutes les questions d'ordre administratif touchant les rapports entre ces administrations et les entreprises visées par le présent Accord et procéderont, à ce sujet, avec la plus grande diligence possible.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent procès-verbal qu'ils ont revêtus de leurs signatures.

Fait à Prague, le quinze avril mil neuf cent vingt six, en double exemplaire, dont un pour chacun des États Contractants.

(—) Dr. V. Girsza (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Ing. Václav Roubík (—) F. Moskwa

PROCÈS-VERBAL.

1) Au moment de procéder à la signature de l'Accord entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque sur la navigation aérienne, les Plénipotentiaires polonais, dûment autorisés à cet effet, déclarent que le Gouvernement polonais désigne la Société „Polska Linja Lotnicza—(P. L. L.)—

Aerolot S. A." jako przedsiębiorstwo, eksploatujące linię wymienioną we wspomnianym artykule.

Pełnomocnicy czeskosłowaccy przyjmują to oświadczenie do wiadomości i oświadczają, że przedsiębiorstwo czeskosłowackie, wymienione w art. 2 tegoż Układu, zostanie w odpowiednim czasie wyznaczone.

2. Pełnomocnicy niżej podpisani opracowali wspólnie tekst koncesji, która zostanie udzielona towarzystwu, wyznaczonemu w myśl powyższego przez Rząd Polski, przez właściwą władzę czeskosłowacką.

Koncesja ta, której tekst dołącza się do niniejszego, udzielona zostanie towarzystwu, gdy ono zastosuje się pod tym względem do przepisów ustawy czeskosłowackiej z dnia 29 lipca 1925 r., № 172 Zbioru Ustaw i Rozporządzeń.

3. Pełnomocnicy zgodzili się również na to, że właściwa władza czeskosłowacka udziela wyżej wyznaczonemu przedsiębiorstwu polskiemu pozwolenia w myśl art. 45 powyżej wspomnianej ustawy na przewóz ponad terytorjum czeskosłowackiem osób, poczty i towarów, na linii w kierunku na Kraków lub na Katowice z jednej strony, i w kierunku na Wiedeń z drugiej strony, bez lądowania na wspomnianem terytorjum.

Pozwolenie niniejsze będzie ważne do czasu udzielenia koncesji wymienionej powyżej pod 2. Pozwolenie niniejsze traci wszelako swą ważność w dniu 15 czerwca 1926 r., jeżeli P. L. L. Aerolot S. A. nie wniesie do tego dnia podania, należycie sporządzonego celem otrzymania ze strony czeskosłowackiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych uprawnienia do działalności handlowej w Czechosłowacji.

Na dowód czego, niżej podpisani Pełnomocnicy spisali niniejszy Protokół, i zaopatrzyli go swojemi podpisami.

Sporządzono w Pradze, dnia piętnastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego szóstego roku, w języku francuskim, w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdego z Państw Umawiających się.

1 załącznik.

(—) Dr. V. Girsá (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Inż. Václav Roubík (—) F. Moskwa

ZAŁĄCZNIK.

Ministerstwo Robót Publicznych Republiki Czeskosłowackiej udziela Spółce „Polska Linja Lotnicza (P. L. L.) Aerolot S. A.” na podanie z dn. 15 kwietnia 1926 r. na mocy art. 17 ustawy o lotnictwie z dnia 8 lipca 1925 r. № 172 Zbioru Ustaw i Rozporządzeń koncesji na prawo wykonywania regularnych lotów celem przewozu osób, bagażu, towarów i poczty na linii lotniczej w kierunku do Krakowa lub Katowic z jednej strony oraz w kierunku do Wiednia z drugiej strony i zpowrotem (art. 17 2a wymienionej ustawy), o ile ona przechodzi przez terytorjum Republiki Czeskosłowackiej, na czas ważności czeskosłowacko-polskiego Układu o żegludze powietrznej z dnia 15 kwietnia 1926 r., na następujących warunkach:

Aerolot S. A.” dans le sens de l'article premier du dit Accord comme entreprise exploitant la ligne mentionnée dans cet article.

Les Plénipotentiaires tchécoslovaques prennent note de cette notification et déclarent que l'entreprise tchécoslovaque visée par l'article II du même Accord sera désignée en temps utile.

2) Les Plénipotentiaires soussignés sont en même temps convenus du texte de l'autorisation à accorder par l'administration compétente tchécoslovaque à l'entreprise ci-dessus désignée par l'État Polonais.

Cette autorisation dont le texte est ci-annexé sera délivrée à cette entreprise, lorsqu'il sera répondu, à ce sujet, aux dispositions de la loi tchécoslovaque du 29 juillet 1925, № 172 du Recueil des lois et ordonnances.

3) Les Plénipotentiaires sont également convenus de ce que l'administration compétente tchécoslovaque accorde à l'entreprise polonaise désignée ci-dessus, dans le sens de l'article 45 de la loi précitée, l'autorisation de transporter au-dessus du territoire tchécoslovaque des personnes, de la poste et des marchandises sur la ligne vers Cracovie ou Katowice, d'une part, et vers Vienne, d'autre part, sans atterrissage sur ce territoire.

Cette autorisation sera valable jusqu'au moment de la délivrance de l'autorisation visée ci-dessus au point 2. Elle expirera toutefois le 15 juin 1926, si la P. L. L. Aerolot S. A. n'a pas jusqu'à cette date déposé la demande dûment instruite pour obtenir du Ministère tchécoslovaque de l'intérieur l'admission légale pour faire du commerce en Tchécoslovaquie.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent Procès-verbal et y ont apposé leurs signatures.

Fait à Prague, le quinze avril mil neuf cent vingt six, en français, en double exemplaire, dont un pour chacun des États Contractants.

1 Annexe.

(—) Dr. V. Girsá (—) Dr. Zygmunt Lasocki
(—) Ing. Václav Roubík (—) F. Moskwa

ANNEXE.

Ministerstvo veřejných prací Republiky Československé uděluje společnosti „Polska Linja Lotnicza—(P. L. L.)—Aerolot, S. A.” k žádosti ze dne 15 dubna 1926 na základě §-u 17, zákona o letectví ze dne 8 července 1925 č. 172 Sb. z. a n. koncesi k živnostenskému provozu periodických letů pro dopravu osob a věcí na letecké trati směrem ke Krakovu nab Kati-
vicím s jedné strany a směrem k Vídni s druhé strany, a zpět (§ 17 2a citovaného zákona;) pokud tato vede nad územím Republiky Československé, na dobu trvání československo-polské letecké dohody ze dne 15 dubna 1926, a to za těchto podmínek:

I.

1) Spółka winna przy wykonywaniu przedsiębiorstwa przestrzegać wszystkich przepisów czeskosłowackich, regulujących ruch lotniczy oraz odnośnych regulaminów, obowiązujących na lotnisku, które w czasie wydania koncesji obowiązują lub też będą potem wydane, jak również wszystkich przepisów Konwencji Lotniczej z dnia 13 października 1919 r. wraz z aneksami. Spółka podlega poza tem i ogólnym ustawom, rozporządzeniom i przepisom, obowiązującym w Republice Czeskosłowackiej.

2) Spółka winna zwłaszcza celem wykonywania swego przedsiębiorstwa powołać stałego zarządcę w myśl ustępu 4 art. 17 ustawy № 172/1925 Zbioru Ustaw i Rozporządzeń, którym może być jedynie obywatel czeskosłowacki lub polski, władający w słowie i piśmie państwowym językiem czeskosłowackim i zakomunikować o nim Ministerstwu Robót Publicznych celem zatwierdzenia najmniej 14 dni przed rozpoczęciem działalności.

3) a) Spółka winna przy wykonywaniu regularnego przewozu na tej linii osób, bagażu, towarów i poczty lądować na państwowym lotnisku cywilnym w Brnie, to znaczy jest obowiązana lądować w Brnie przy przelocie w każdym kierunku trzy razy tygodniowo w różnych dniach; loty z lądowaniem w Brnie w niedzielę zależne są od pozwolenia Ministerstwa Robót Publicznych w Pradze w myśl porozumienia ze Spółką.

b) Jeśli normalny lot z obowiązkiem lądowaniem w Brnie nie mógł być wykonany w dniach przewidzianych przez rozkład lotów z innych powodów niż meteorologicznych, Spółka jest obowiązana na drugi dzień wykonać lot kompensacyjny z obowiązkiem lądowaniem w Brnie, jeżeli warunki meteorologiczne na to pozwolą.

c) Obok lotów wymienionych pod a) i b) może Spółka, jeśli wymaga tego jej interes, wykonywać loty z lądowaniem lub bez lądowania w Brnie. Te loty nie mogą mieć miejsca w dniach, w których nie były wykonane loty regularne według rozkładu lotów z obowiązkiem lądowaniem w Brnie. Jeśli jednak lot z Krakowa (Katowic) lub Wiednia z lądowaniem w Brnie nie mógł być wykonany z przyczyn meteorologicznych wcześniej niż 4 1/2 godziny przed zachodem słońca, może Spółka wykonać w ten dzień lot bezpośredni bez lądowania w Brnie.

4) Spółka winna uruchomić linię najpóźniej w rok po wydaniu koncesji.

5) Spółka jest obowiązana w razie życzenia czeskosłowackiego Zarządu Poczтового obsługiwać przewozy poczty samolotami za wynagrodzeniem, które będzie określone według art. IV czeskosłowacko-polskiego Układu o żegludze powietrznej z dnia 15 kwietnia 1926 r.

6) Spółka jest odpowiedzialną za wszelkie szkody, któreby powstały wskutek wykonywania wyżej wymienionego przedsiębiorstwa na własności, życiu lub zdrowiu osób trzecich według art. 29—40 ustawy № 172/1925 Zbioru Ustaw i Rozporządzeń i jest obowiązana przed rozpoczęciem eksploatacji przedstawić Ministerstwu Robót Publicznych w Pradze zaświadczenia, wydane przez Państwo Polskie o tem,

I.

1) Společnost jest povinná při provozu podniku zachovávat všechny předpisy československé, upravující étání a příslušné řády platné pro letiště, které v době vydání koncesní listiny platí nebo budou později vydány, jakož i všechny předpisy Umluvy o úpravě letectví ze dne 13 října 1919 a jejich doplňků. Společnost jest dále podrobena též všeobecným zákonům nařízením a předpisům, platným v Republice Československé.

2) Společnost jest povinná zejména ustanovit pro provoz svého podniku v Československu stálého ředitele ve smyslu odst. 4 §-u 17 zákona č. 172/1925 Sb. z. a n., jímž může být toliko státní příslušník československý nebo polský, znalý slovem i písmem státního jazyka československého, a oznámí jej nejméně 14 dní před započítím provozu ministerstvu veřejných prací v Praze za účelem schválení.

3) a) Společnost jest povinná při provozu pravidelné dopravy osob, zavazadel a zboží na této trati přistávat na státním civilním letišti u Brně, tím způsobem, že jest povinná přistát v Brně v každém směru třikrát týdně u různých dnech; lety s přistáním v Brně v neděli závisí od povolení ministerstva veřejných prací v Praze po dohodě se společností.

b) Nemohl-li by se konati let normální s povinným přistáním v Brně ve dnech ustanovených v jízdním řádě z jiných důvodů než meteorologických, jest společnost povinná vykonati následující den let náhradní s povinným přistáním v Brně, jestli podmínky meteorologické to dovolí.

c) Vedle letů uvedených v bodech a) a b) může společnost vyžaduje-li toho její zájem, konati lety s přistáním v Brně neb bez něho. Tyto lety nemohou se však konati ve dnech, ve kterých se nekonaly pravidelné lety podle jízdního řádu s povinným přistáním v Brně; Nebylo-li však při letu s přistáním v Brně možno z důvodů meteorologických odletěti z Krakova (:Katovic) neb z Vídně dříve, než 4 a 1/2 hodiny před západem slunce, může společnost vykonati tento den přímý let bez přistání v Brně.

4) Společnost jest povinná zahájití provoz nejpozději do jednoho roku po vydání koncesní listiny.

5) Společnost jest povinná na žádost československé poštovní správy obstarávat poštovní dopravu letadly za náhradu, která bude stanovena podle článku IV. československo-polské letecké dohody ze dne 15 dubna 1926.

6) Společnost ručí za veškeré škody, jež by snad provozováním podniku shora zmíněného vzešly na majetku, životě a zdraví třetích osob, podle §-u 29 — 40 zákona č. 172/1925 Sb. z. a n. a jest povinná před zahájením provozu předložiti ministerstvu veřejných prací v Praze průkaz vydaný státem polským o tom, že učinila všechna potřebná opatření, aby mohla nahraditi veškerou škodu, způsobenou

że przedsięwzięta wszelkie potrzebne środki, aby mogła zapłacić odszkodowanie za wszelką szkodę, powstałą wskutek wykonywania tego przedsiębiorstwa na terytorjum Republiki Czechosłowackiej.

7) Do prowadzenia i obsługi samolotów i urządzeń na nich Spółka może powoływać jedynie osoby całkowicie pewne, zadość czyniące przepisom Międzynarodowej Konwencji Żeglugi Powietrznej z dn. 13 października 1919 r. i jej aneksom, osoby, które są obywatelami czechosłowackimi lub polskimi; również na lotnisku w Brnie Spółka winna zatrudniać pracowników, będących wyłącznie obywatelami tych Państw. Wyjątki od powyższego postanowienia są możliwe tylko za poprzednią zgodą Ministerstwa Robót Publicznych w Pradze.

8) Spółka winna jest na żądanie Ministerstwa Robót Publicznych w Pradze niezwłocznie zwolnić swego funkcjonariusza, który dopuścił się przewinienia przeciwko bezpieczeństwu Państwa Czechosłowackiego, lub przemysłnictwa.

9) Tekst biletów i obwieszczeń wydawanych przez Spółkę na terytorjum Republiki Czechosłowackiej oraz tekst napisów na obiektach Spółki, znajdujących się na tem terytorjum, winien być na pierwszym miejscu w języku czechosłowackim. Napisy w samolotach, przeznaczonych dla publiczności winny być także w języku czechosłowackim.

10) Koncesja wygasa z chwilą wygaśnięcia ważności czechosłowacko-polskiego Układu o żegludze powietrznej z dnia 15 kwietnia 1926 r. a przed upływem tego terminu w wypadkach wskazanych w art. 20 ustawy № 172/1925 Zbioru Ustaw i Rozporządzeń. Ważność koncesji może być jednak zawieszona w każdej chwili, jeśli nie będą spełnione warunki tej koncesji, lub się okaże, że nie zostały spełnione postanowienia art. 17, ustępu 6 ustawy z dnia 8 lipca 1925 r. № 172 Zbioru Ustaw i Rozporządzeń, w szczególności w razie, jeśli czechosłowacko-polski Układ o żegludze powietrznej z dnia 15 kwietnia 1926 r. nie będzie ratyfikowany w trzy miesiące od dnia jego podpisania; oprócz tego ważność koncesji może być zawieszona jeśli działalność Spółki będzie zawieszona przez Państwo Polskie zgodnie z art. VII pkt. 1 i 4 powyższego Układu i to bez różnicy, czy stanie się to z własnej decyzji, lub wskutek żądania Państwa Czechosłowackiego.

II.

1) Państwo Czechosłowackie zapewni Spółce dla celów związanych z eksploatacją w myśl niniejszej koncesji na państwowym lotnisku cywilnym w Brnie bezpłatnie:

- a) korzystanie z państwowego lotniska cywilnego;
- b) umieszczenie 2 samolotów Spółki w hangarze na tem lotnisku, oświetlenie hangaru oraz w razie możliwości jego ogrzewanie;
- c) korzystanie z jednego urządzonego pokoju kancelaryjnego, z opalem, światłem i sprzętami;
- d) korzystanie z jednego podziemnego bezpiecznego składu na 20.000 litrów benzyny oraz umieszczenie w magazynie potrzebnej ilości smarów;

provozováním tohoto podniku nad územím Republiky Československé.

7) K řízení a obsluze letadel a zařízení na nich smí společnost používatí toliko osob úplně spolehlivých, vyhovujících předpisům Úmluvy o úpravě letectví ze dne 13 října 1919, a jejím doplňkům, které jsou státními příslušníky československými nebo polskými; rovněž na letišti v Brně povinna jest společnost zaměstnávatí výhradně příslušníky těchto států. Vyjimky z tohoto předpisu jsou možny pouze s předchozím souhlasem ministerstva veřejných prací v Praze.

8) Společnost jest povinna, požádá-li o to ministerstvo veřejných prací v Praze, propustiti bez průtahu svého zaměstnance, který spáchal delikt proti bezpečnosti čsl. státu nebo podloudnictví.

9) Text jízdenek a vyhlásek vydávaných společností na území Republiky Československé, jakož i text nápisů na zařízeních společnosti na tomto území musí býti naprvém místě v jazyku československém. Nápisý na letadlech pro obecnostvo určené musí býti také v jazyku československém.

10) Koncese zaniká uplynutím platnosti československo-polské letecké dohody ze dne 15 dubna 1926 a před uplynutím této doby v případech uvedených v §-u 20 zákona č. 172/1925 Sb. z. a n. Koncese může však býti ministerstvem veřejných prací v Praze kdykoliv odvolána, nebudou-li splněny podmínky této koncesní listiny nebo bude-li zjištěno, že není zde splněn předpoklad §-u 17, odst. 6, zákona ze dne 8 července 1925 č. 172 Sb. z. a n. zejména v tom případě, že československo-polská letecká dohoda ze dne 15 dubna 1926 nebude se strany Republiky Polské ratifikována do 3 měsíců po jejím podpisu; kromě toho může býti koncese odvolána, odvolá-li stát polský společnost at již z vlastního rozhodnutí nebo na žádost čsl. státu ve smyslu článku VII, bod 1 a 4, výše vytčené dohody.

II.

1) Stát československý poskytne společnosti pro účely leteckého provozu dla této koncese na civilním státním letišti v Brně bezplatně:

- a) používání státního civilního letiště,
- b) umístění dvou letadel společností v hangaru na tomto letišti a osvětlení hangaru, jakož i dle možnosti jeho vytápění,
- c) použití jedné zařízené místnosti pro kancelář s otopem, osvětlením a uklidem,
- d) použití jednoho podzemního bezpečnostního uložení benzínu pro 20.000 litrů benzínu, a místo ve skladišti pro potřebné množství oleje,

- e) dowóz samochodem podróźnych, towarów i poczty z lotniska do Brna i odwrotnie;
- f) korzystanie z telefonicznych rozmów miejscowych oraz przesyłanie służbowych depesz telegraficznych i radiotelegraficznych, jeśli dyrekcja lotniska uzna poprzednio ich niezbędność dla przelotu;
- g) służbę sygnalizacyjną;
- h) wspólne korzystanie jednemu monterowi Spółki z normalnych urządzeń warsztatowych;
- ch) korzystanie z niezbędnych pomieszczeń na skład materiałów i części zapasowych;
- i) korzystanie ze służby meteorologicznej;
- j) pomoc przy przylocie i odlocie we dnie, zaś w nocy niezbędną pomoc przy lotach opóźnionych, a w razie wprowadzenia na lotnisku służby nocnej pomoc, jak we dnie, przyczem pod słowem „pomoc” nie rozumie się opatrzenia samolotu;
- k) załatwianie spraw handlowych i administracyjnych Spółki w razie życzenia Spółki.

2) Państwo Czechosłowackie da do dyspozycji Spółce dla naprawy samolotów mechaników, monterów i siły pomocnicze w warsztatach w Brnie za zwrotem własnych kosztów, pod warunkiem, że prace te będą wykonywane pod dozorem mechanika Spółki. Spółka jednak nie ma prawa bez zgody Ministerstwa Robót Publicznych wykonywać na państwowym lotnisku cywilnym w Brnie żadnej innej zarobkowej czynności, oprócz tej, która jest przedmiotem niniejszej koncesji.

3) Co się tyczy materiałów pędnych będą Spółce przyznane takie same ulgi, z jakich korzystają inne zagraniczne towarzystwa lotnicze w Republice Czechosłowackiej.

III.

1) Samoloty, motory oraz części zapasowe, przyrządy, przeznaczone do wykonywania przedsięwzięcia w myśl niniejszej koncesji, będą przy wwozie do Republiki Czechosłowackiej podlegały procedurze rejestracji celnej.

2) Ten materiał będzie się znajdował pod dozorem zarządu celnego i może być użyty jedynie do celów eksploatacji w myśl niniejszej koncesji.

3) Zużyty materiał, który nie podlegał opłatom celnym przy wwozie do drugiego państwa umawiającego się, winien być wywieziony, jeśli opłaty celne nie zostały dodatkowo uiszczzone. Przy dodatkowym ocleniu zużytego materiału będą uwzględnione wszystkie ustawowo dopuszczalne zniżki, wynikłe z przeróbek lub ze zniszczenia wzmiankowanego materiału.

4) Podróżni w tranzycie z ładowaniem lub bez ładowania nie będą podlegali postępowaniu celnemu, podlegają jednak w wypadkach ładowania kontroli celnej. Przewóz towarów w tranzycie nie podlega postępowaniu celnemu. Towar w tranzycie z ładowaniem podlega dozorowi celnemu, nie podlega jednak celnemu postępowaniu ani opłatom celnym, z wyjątkiem opłat statystycznych.

5) Jak długo w Republice Czechosłowackiej lub Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje przymus paszportowy, podróżni winni posiadać ważny paszport, są jednak zwolnieni od zaopatrywania go w wizę odnośnych urzędów czechosłowackich.

- e) dopravu automobilem cestujících, zboží a pošty z letiště do Brna a naopak,
- f) používání telefonu pro místní rozhovory a zasílání služebních depeší telegrafických, a radiotelegrafických pokud ředitelství letiště uzná předem jejich nutnost pro provoz,
- g) službu signalizační,
- h) spoluužívání obvyklého zařízení dílen pro jednoho mechanika společnosti,
- ch) používání nutných zařízení pro uložení materiálu a náhradních součástí,
- i) používání služby meteorologické,
- j) pomoc při přiletu a odletu v době denní, v době noční pak při letech zpožděných nejnutnější pomoc, a bude-li noční služba na letišti všeobecně zavedena, pomoc jako ve dne; pomocí nerozumí se ošetřování letadla,

k) na žádost společnosti obstarávání obchodních a správních služeb společnosti.

2) Stát československý dá společnosti za náhradu vlastních výloh k dispozici pro opravy letadel mechaniky, montéry a pracovní síly v dílnách v Brně pod podmínkou, že tyto práce budou prováděny pod dozorem mechanika společnosti. Společnost nesmí však bez svolení ministerstva veřejných prací provozovat na státním civilním letišti v Brně žádnou jinou výdělečnou činnost než onu která jest obsahem této koncese.

3) Pokud se týče pohonných hmot, budou tytéž výhody, jimž se těší ostatní cizozemské letecké společnosti v Československé Republice, přiznány také společnosti.

III.

1) Letadla, motory a náhradní součásti a nástroje, určené pro provoz podniku podle této koncese, budou při svém vstupu do Československa podrobeny celnímu záznamnímu řízení.

2) Tento materiál zůstane pod kontrolou celní správy a nesmí ho býti použito jinak, než ku provozu podle této koncese.

3) Vyřazený materiál, z něhož nebyly celní poplatky při vstupu do druhého smluvního státu zaplacené, musí býti opět vyvezen nebude-li z něho clo dodatečně zaplacené. Dodatečné vycelení vyřazeného materiálu bude povolováno se všemi podle zákona přípustnými úlevami z důvodu přetvoření nebo zničení zmíněného materiálu.

4) Cestující v přímém průvozu letadly s přistáním nebo bez něho nebudou podrobeny žádnému celnímu řízení, podléhají však případně přistání celní kontrole. Průvoz zboží bez přistání nepodléhá celnímu řízení. Zboží v průvozu s přistáním podléhá sice celnímu dozoru, nebude však rovněž podrobeno celnímu řízení ani celním poplatkům, vyjma poplatky statistické.

5) Pokud v Republice Československé nebo v Republice Polské trvá pasová povinnost, jsou cestující v transitu povinni vykáhati se platným cestovním pasem, jsou však osvobozeni od jeho vidování se strany příslušných úřadů československých.

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

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 12 lipca 1926 r.

(—) I. Mościcki

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) K. Bartel

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) August Zaleski

L. S.

Przekład.

№ 47.641/IV—7/27

Praga, dn. 2 kwietnia 1927 r.

Panie Ministrze,

Powołując się na Układ pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej podpisany w Pradze dnia 15 kwietnia 1926 r., mam zaszczyt, należycie do tego upoważniony, zakomunikować Waszej Ekscelencji co następuje:

Sens postanowień artykułu VI, ust. 1 i 2 wymienionego wyżej Układu oraz postanowienie punktu 3-go Protokołu zamknięcia sprecyzowany jest przez następujące postanowienia:

„1) Jako gwarancję należności celnych oraz innych opłat przepisanych za części zamienne, wskazane w art. VI Układu między Republiką Czeskosłowacką a Rzeczpospolitą Polską o żegludze powietrznej podpisanego w Pradze dnia 15 kwietnia 1926 r., właściwe władze jednego Umawiającego się Państwa przyjmą oświadczenie Poselstwa drugiego Umawiającego się Państwa, stwierdzające, że Rząd tego ostatniego zatrzyma, w razie potrzeby, z sum subwencyjnych państwowych, przyznanych swojemu towarzystwu żeglugi powietrznej, kwotę należną przez to towarzystwo z tytułu należności celnych i innych opłat Państwu, do którego powyższe części zamienne są importowane i że ten Rząd prześle tę kwotę niezwłocznie w drodze dyplomatycznej do kasy władzy celnej, która wydała nakaz wypłacenia.

2) Żadna kaucja nie będzie żądana przez Państwo przelotu od przelatujących tranzytem, z lądowaniem lub bez, przez jego obszar celny samolotów drugiego Państwa”.

Postanowienia powyższe zachowają taką samą moc i taki sam czas trwania co i wymieniony wyżej Układ.

Komunikując powyższe, proszę Waszą Ekscelencję zechcieć zakomunikować mi o zgodzie Jej, potwierdzając mi odbiór tego listu.

Zechce Pan, Panie Ministrze, przyjąć zapewnienia mego wysokiego poważania.

(—) Dr. K. Krofta

Jego Ekscelencja
Pan Dr. Zygmunt LASOCKI,
Poseł Nadzwyczajny i Mini-
ster Pełnomocny Rzeczy-
pospolitej Polskiej
w Pradze.

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

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

A Varsovie, le 12 Juillet 1926

(—) I. Mościcki

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

(—) K. Bartel

Le Ministre des Affaires Étrangères:

(—) Auguste Zaleski

L. S.

№ 47.641/IV—7/27.

Praha, le 2 avril 1927.

Monsieur le Ministre,

En me référant à l'Accord entre la République de Pologne et la République Tchecoslovaque sur la navigation aérienne signé à Praha le 15 Avril 1926, j'ai l'honneur, dûment autorisé, de faire savoir à Votre Excellence ce qui suit:

Le sens des dispositions de l'article VI, alinéa 1 et 2, de l'Accord précité, ainsi que de la disposition du point 3 du Protocole de clôture est précisé par les dispositions suivantes:

„1) Comme garantie des droits et d'autres taxes prescrits pour le matériel de rechange visé par l'article VI de l'Accord entre la République Tchecoslovaque et la République de Pologne sur la navigation aérienne, signé à Praha le 15 Avril 1926, les autorités compétentes d'un État contractant accepteront la déclaration de la Légation de l'autre État contractant constatant que son Gouvernement retiendra, en cas de besoin, sur les subventions d'État accordées à sa société aérienne nationale, la somme due par cette société, à titre de droits et d'autres taxes, à l'État dans lequel le matériel de rechange susmentionné est importé, et que ce Gouvernement transmettra cette somme sans retard, par voie diplomatique, à la caisse de l'autorité douanière qui aura émis l'ordre de paiement.

2) Aucune caution ne sera exigée par l'État survolé pour les avions de l'autre État transitant sans ou avec escale son territoire douanier”.

Les dispositions précitées auront la même force et durée que ledit Accord.

En informant Votre Excellence de ce qui précède, je La prie de bien vouloir me faire connaître Son accord en m'accusant réception de cette lettre.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

(—) Dr. K. Krofta

A Son Excellence
Monsieur le Dr. Sigismund
LASOCKI, Envoyé Extraor-
dinaire et Ministre Plénipo-
tentiaire de la République
de Pologne

à Praha.

Przekład.

POSELSTWO POLSKIE Praga, dnia 2 kwietnia 1927 r.
 № 1048/27

Panie Ministrze,

Listem z daty dnia dzisiejszego zechciał Pan, powołując się na Układ pomiędzy Republiką Czeskosłowacką a Rzeczpospolitą Polską o żegludze powietrznej podpisany w Pradze dnia 15 kwietnia 1926 r., zakomunikować mi co następuje:

Sens postanowień artykułu VI, ust. 1 i 2 wymienionego wyżej Układu oraz postanowienie punktu 3-go Protokołu zamknięcia sprecyzowany jest przez następujące postanowienia:

„1) Jako gwarancję należności celnych oraz innych opłat przepisanych za części zamienne, wskazane w art. VI Układu między Republiką Czeskosłowacką a Rzeczpospolitą Polską o żegludze powietrznej podpisanego w Pradze dnia 15 kwietnia 1926 r., właściwe władze jednego Umawiającego się Państwa przyjmą oświadczenie Poselstwa drugiego Umawiającego się Państwa, stwierdzające, że Rząd tego ostatniego zatrzyma, w razie potrzeby, z sum subwencyjnych państwowych, przyznanych swojemu towarzystwu żeglugi powietrznej, kwotę należną przez to towarzystwo z tytułu należności celnych i innych opłat Państwu, do którego powyższe części zamienne są importowane, i że ten Rząd prześle tę kwotę niezwłocznie w drodze dyplomatycznej do kasy władzy celnej, która wydała nakaz wypłacenia.

2) Żadna kaucja nie będzie żądana przez Państwo przelotu od przelatujących tranzytem, z lądowaniem lub bez, przez jego obszar celny samolotów drugiego Państwa”.

Postanowienia powyższe zachowają taką samą moc i taki sam czas trwania co i wymieniony wyżej Układ.

Należyście upoważniony, mam zaszczyt potwierdzić Panu odbiór tego komunikatu, na którego treść Rząd Polski i Rząd Czeskosłowacki wyrażają zgodę.

Zechce Pan, Panie Ministrze, przyjąć zapewnienie mego wysokiego poważania.

(—) *Zygmunt Lasocki*

Jego Ekscelencja
 Pan Dr. KAMIL KROFTA,
 Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny Republiki Czeskosłowackiej
 w Pradze.

Noty niniejsze potwierdzam i ratyfikuję.

Warszawa, dnia 14 lipca 1927 r.

(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
 Prezes Rady Ministrów:

(—) *J. Piłsudski*

Minister Spraw Zagranicznych:
 (—) *August Zaleski*



POSELSTWO POLSKIE
 № 1048/27.

Monsieur le Ministre,

Par lettre en date de ce jour, vous avez bien voulu, en vous référant à l'Accord entre la République Tchecoslovaque et la République de Pologne sur la navigation aérienne signé à Prague le 15 Avril 1926, me faire savoir ce qui suit:

Le sens des dispositions de l'article VI, alinéa 1 et 2, de l'Accord précité, ainsi que de la disposition point 3 du Protocole de clôture est précisé par les dispositions suivantes:

„1) Comme garantie des droits et d'autres taxes prescrits pour le matériel de rechange visé par l'article VI de l'Accord entre la République Tchecoslovaque et la République de Pologne sur la navigation aérienne signé à Praha le 15 Avril 1926, les Autorités compétentes d'un État contractant accepteront la déclaration de la Légation de l'autre État contractant, constatant que son Gouvernement retiendra, en cas de besoin, sur les subventions d'État accordées à Sa société aérienne nationale, la somme due par cette société à titre de droits et d'autres taxes à l'État dans lequel le matériel de rechange susmentionné est importé, et que ce Gouvernement transmettra cette somme sans retard, par voie diplomatique, à la caisse de l'autorité douanière qui a émis l'ordre de paiement.”

2) Aucune caution ne sera exigée par l'État survolé pour les avions de l'autre État transitant sans ou avec escale sur son territoire douanier”.

Les dispositions précitées auront la même force et durée que ledit Accord.

J'ai l'honneur, dûment autorisé, de vous accuser réception de cette communication sur la teneur de laquelle le Gouvernement polonais est d'accord avec le Gouvernement tchecoslovaque.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

(—) *Sigismond Lasocki*

A Son Excellence
 le Docteur Kamil KROFTA
 Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République Tchecoslovaque
 à Praha.

Les présentes notes sont approuvées et ratifiées.

Varsovie, le 14 juillet 1927.

(—) *I. Mościcki*

Par le Président de la République
 Le Président du Conseil des Ministres:
 (—) *J. Piłsudski*

Le Ministre des Affaires Étrangères:
 (—) *Auguste Zaleski*

