

- ² Устав (Пакт) Лиги Наций — основной документ Лиги Наций, принятый на Парижской мирной конференции 28 апреля 1919 г. Он был включен составной частью в Версальский мирный договор и другие мирные договоры Версальской системы.
- ³ См.: «Документы внешней политики СССР», т. XVIII, с. 309—312.
- ⁴ Имеются в виду союзные договоры, запроектированные в рамках регионального Восточного пакта, которые, однако, никогда не были заключены (см. прим. 3 и 4 к док. 3).
- ⁵ В Чехословакии договор был ратифицирован 3 июня 1935 г. президентом, в СССР — 7 июня 1935 г. ЦИК СССР. Обмен ратификационными грамотами произведен в Москве 8 июня 1935 г.

Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Республикой об установлении регулярного воздушного сообщения между Москвой и Прагой¹

Москва

16 мая 1935 г.

Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик и Президент Чехословацкой Республики, признавая соответствующим интересам обеих сторон установление регулярного воздушного сообщения между столицами двух Стран, решили заключить для этой цели соглашение и назначили своими Уполномоченными:

Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик:

Николая Николаевича Крестинского², Члена Центрального Исполнительного Комитета, Заместителя Народного Комиссара по Иностранным Дела,м, и

Ивана Федоровича Ткачева, Начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота, и

Президент Чехословацкой Республики:

Богдана Павлу, Чрезвычайного Посланника Чехословацкой Республики в Москве, и

Вацлава Роубика, бывшего Министра Общественных Работ, Директора Гражданской Авиации, которые после обмена своими полномочиями, найденными в хорошей и надлежащей форме, условились о нижеследующем.

Статья 1

Договаривающиеся Стороны устанавливают регулярное воздушное сообщение между Москвой и Прагой в обоих направлениях для перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.

Воздушное сообщение осуществляется по маршруту Москва — Киев — Клуж — Ужгород — Прага и обратно.

Всякое изменение этого маршрута может быть произведено только по соглашению между Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота Союза Советских Социалистических Республик и Министерством Общественных Работ Чехословацкой Республики.

Статья 2

Каждая из Договаривающихся Сторон выделит под своей ответственностью для осуществления воздушного сообщения, предусмотренного в ст. 1, государственную воздушно-транспортную организацию.



Статья 3

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставит согласно существующим у нее законоположениям государственной воздушно-транспортной организации, выделенной согласно ст. 2 другой Договаривающейся Стороной, преимущественное право на осуществление предусмотренного в ст. 1 воздушного сообщения.

Статья 4

Обе государственные организации, указанные в ст. 2, осуществляют указанное в ст. 1 воздушное сообщение совместно.

Все поступления от перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты распределяются между названными организациями согласно особого соглашения, которое должно быть заключено между ними.

Обе эти организации, каждая самостоятельно, несут все расходы, связанные с передвижением их самолетов по всей трассе.

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставит в распоряжение выделенной ею государственной организации необходимые для этой цели средства.

Статья 5

Чтобы обеспечить единое руководство деятельностью обеих государственных организаций, указанных в ст. 2, по осуществлению воздушного сообщения, предусмотренного в ст. 1, и для обеспечения между ними, насколько возможно, тесного и дружественного сотрудничества, будет создано Центральное Правление.

К компетенции Центрального Правления, в частности, относится:

а) регулирование деятельности воздушной линии, установление единых принципов ее эксплуатации и выработка необходимых инструкций;

б) рассмотрение и утверждение плана технического оборудования трассы и плана эксплуатации линии, предусмотренной в ст. 1;

в) утверждение директоров названных государственных организаций;

г) определение общих характеристик самолетов, обслуживающих линию, и установление условий их оборудования;

д) рассмотрение и утверждение расписания полетов и частоты движения;

е) установление тарифов;

ж) отвод отдельных лиц персонала одной из обеих организаций по требованию другой;

з) распределение поступлений, утверждение порядка взаимных расчетов и утверждение самих расчетов;

и) разрешение споров, могущих возникнуть между названными организациями;

к) выработка внутреннего регламента Центрального Правления;

л) разрешение всякого рода иных вопросов, вытекающих из общих задач настоящего соглашения.

Постановления Центрального Правления будут обязательны для каждой из названных организаций и будут проводиться каждой из них соответственно в жизнь.

Каждая из указанных организаций возьмет на себя расходы своих соответствующих членов, делегированных в упомянутое Правление. Рас-

ходы сессии, и в том числе расходы, вызванные выполнением постановлений предпоследнего абзаца настоящего Соглашения, будет нести организация Государства, на территории которого сессия имела место; все остальные эвентуальные расходы несут поровну обе организации.

Статья 6

Центральное Правление будет состоять из восьми членов, из которых четыре, в том числе директор государственной организации, выделенной Правительством Союза Советских Социалистических Республик, назначаются Начальником Главного Управления Гражданского Воздушного Флота Союза Советских Социалистических Республик и четыре, в том числе директор государственной организации, выделенной Правительством Чехословацкой Республики, Министром общественных Работ Чехословацкой Республики; все члены Центрального Правления назначаются из числа государственных служащих Договаривающихся Сторон.

В случае выбытия или отзыва членов Центрального Правления пополнение состава Центрального Правления производится в том же порядке. Центральное Правление собирается не реже двух раз в год, поочередно в Москве и Праге.

Центральное Правление избирает из своего состава председателя сроком на один год. Председатель избирается поочередно среди членов каждой из двух сторон.

Председатель в период между сессиями Центрального Правления ведет наблюдение за проведением в жизнь решений, принятых Центральным Правлением. На председателя также возлагается своевременный созыв сессий Центрального Правления и обеспечение необходимых подготовительных работ.

Постановления Центрального Правления принимаются большинством голосов, включая голос председателя, каковой голос не будет иметь перевеса. Присутствующие на заседании Центрального Правления члены имеют право голоса за отсутствующих членов своей стороны по уполномочию последних. При разделении голосов поровну вопрос передается на совместное разрешение Начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота и Министра общественных Работ.

Статья 7

Правительство Союза Советских Социалистических Республик принимает на себя урегулирование вопросов технического оборудования трассы от Москвы до восточного берега Днестра.

Правительство Чехословацкой Республики принимает на себя урегулирование вопросов технического оборудования трассы от Праги до западного берега Днестра.

Техническое оборудование всей трассы должно отвечать всем условиям, необходимым для обеспечения безопасности и регулярности сообщения.

Каждая из обеих государственных организаций, предусмотренных в ст. 2, будет соответственно поддерживать в состоянии полной исправности земное оборудование, мастерские, а также свои самолеты и моторы и применять современные технические усовершенствования для обеспечения регулярности и безопасности сообщения.

Статья 8

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота Союза Советских Социалистических Республик и Министерство Общественных Работ Чехословацкой Республики предоставляют своим соответствующим государственным организациям, предусмотренным в ст. 2, по равному количеству технически равноценных самолетов, чтобы обеспечить воздушное сообщение, предусмотренное в ст. 1.

Эти самолеты должны быть снабжены установленными в Союзе Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Республике по принадлежности опознавательными знаками, а также свидетельствами о регистрации, удостоверениями о годности к полетам и другими судовыми документами.

Для находящихся на самолетах радиоустановок будет необходимо иметь соответствующее разрешение. Разрешение, выданное по закону той страны, которой принадлежит самолет, будет достаточно.

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставит на условиях полной взаимности самолетам, выделенным для эксплуатации воздушной линии, указанной в ст. 1, право осуществлять воздушные сообщения по всей трассе, указанной в той же статье, при условии соблюдения постановлений настоящего Соглашения.

Выделенные для эксплуатации этой линии самолеты могут быть использованы исключительно на указанной в ст. 1 линии.

В случае если самолеты или моторы придут в негодность вследствие аварии или других причин, они заменяются соответствующей организацией другими технически равноценными самолетами и моторами.

Статья 9

Самолеты, моторы, запасные части и инструмент, предназначенные для обслуживания воздушного сообщения, предусмотренного в ст. 1, допускаются с временным освобождением их от ввозной пошлины при условии их обратного вывоза.

Этот материал остается подчиненным контролю таможенных властей; он может быть использован только для нужд воздушного сообщения, предусмотренного настоящим Соглашением.

Материалы, ввезенные на территорию страны, куда они допущены с временным освобождением от таможенных пошлин, и пришедшие в негодность, могут остаться на территории этой страны в соответствии с ее таможенным законодательством.

Горючее и смазочное, находящееся на совершающем рейс самолете, будут взаимно допускаться на территорию другой страны беспошлинно.

Статья 10

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет на своей территории безвозмездно и на основе взаимности самолетам государственной организации другой Стороны на трассе, указанной в ст. 1, право пользования аэродромами, аэродромным обслуживанием, радио-светометеообслуживанием, а также пользования в размере, требующемся для безопасности воздушного сообщения, телеграфными и телефонными линиями. Все это при условии соблюдения действующих в этой стране правил.

Статья 11

Каждый пилот самолетов, выделенных для обслуживания воздушного сообщения, указанного в ст. 1, должен иметь выданное его страной пилотское свидетельство; кроме того, пилот и остальные лица экипажа должны иметь свидетельства, удостоверяющие их обязанности, профессию, личность и гражданство. Все документы, упомянутые в настоящей статье, должны быть зарегистрированы в государственной организации другой стороны, указанной в ст. 2.

Летно-подъемный состав каждой из названных организаций комплектуется из граждан соответствующей страны.

Статья 12

На самолеты, выделенные для обслуживания указанного в ст. 1 воздушного сообщения, на их экипаж и пассажиров на территории другой Договаривающейся Стороны распространяются все законы и положения, действующие на этой территории.

Договаривающиеся Стороны сообщают друг другу все постановления, касающиеся воздушного передвижения, действующие на их территориях.

Статья 13

При пребывании самолетов одной из государственных организаций, указанных в ст. 2, в пределах другой страны применяются действующие в этой последней таможенные, паспортные и другие правила.

Договаривающиеся Стороны обеспечат в пределах действующего в их странах закона возможные облегчения при применении этих правил и постановлений для летно-подъемного состава самолетов, обслуживающих воздушное сообщение, предусмотренное в ст. 1.

При перевозке пассажиров и груза на самолете должен находиться именной список пассажиров и документ, устанавливающий характер и количество груза, а также надлежащие таможенные декларации.

Договаривающиеся Стороны взаимно сообщают друг другу названия таможенных аэродромов.

Статья 14

Вопросы воздушной перевозки почты будут урегулированы по договоренности между почтовыми управлениями Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Каждая из государственных организаций, указанных в ст. 2, примет на себя имущественную ответственность за убытки, причиненные при эксплуатации выделенных его самолетов на всей линии воздушного сообщения, указанной в ст. 1.

Обе государственные организации, указанные в ст. 1, взаимно освобождаются от предъявления удостоверений о страховании, гарантирующем возмещение ущерба, нанесенного третьими лицами.

Статья 16

Договаривающиеся Стороны соглашаются оказывать в случае нужды самолетам другой стороны, совершающим полеты в силу настояще-

го соглашения, а равно персоналу и пассажирам этих самолетов такую же помощь, которая оказывается в тех же условиях самолетам своей страны.

Статья 17

Сроки открытия воздушного сообщения, предусмотренного в ст. 1, устанавливаются:

для почтового сообщения 1 августа 1935 г.;

для пассажирского сообщения 1936 г. Точный срок открытия пассажирского сообщения должен быть установлен на первой сессии Центрального Правления; эта сессия будет созвана в Москве не позже 1 июля 1935 г.

Статья 18

Настоящее Соглашение подлежит ратификации. Обмен ратификационными грамотами будет иметь место в Праге в возможно кратчайший срок. Однако Договаривающиеся Стороны соглашаются немедленно по его подписании приступить к подготовительным работам, обеспечивающим открытие воздушного сообщения (ст. 1) в установленные в ст. 17 сроки.

Статья 19

Настоящее Соглашение заключается сроком на 10 лет от сего числа. Однако по истечении 5 лет каждая из сторон будет иметь право заявить о его денонсации; эта денонсация получит силу через один год со дня, когда заявление о ней было сделано.

По истечении 10 лет Договаривающиеся Стороны договорятся о формах продления настоящего Соглашения.

В удостоверение чего поименованные выше уполномоченные подписали настоящее Соглашение, составленное на французском языке в двух экземплярах и приложили к нему свои печати.

Учинено в Москве 16 мая 1935 г.³

Н. Крестинский
И. Ткачев

Богдан Павлу
Инж. д-р Вацлав Роубик

*ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 865,
лл. 1—13. Копия.*

*AFMZV, Praha, Smlouvy
Подлинник на французском языке.*

¹ См. сообщение ТАСС о подписании этого соглашения («Известия», 1935, 17 мая). Вопрос о воздушном сообщении между Москвой и Прагой обсуждался во время переговоров, проходивших между народным комиссаром иностранных дел СССР М. М. Литвиновым и министром иностранных дел ЧСР Э. Бенешем в сентябре 1934 г. в Женеве (см. док. 21, а также док. 41, 45, 46). Для подписания соглашения в середине мая 1935 г. в Москву прибыла чехословацкая делегация, которая ознакомилась с достижениями советской авиации («Правда», 1935, 17 мая).

² Крестинский Н. Н.— См.: «Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений», т. II, с. 467.

³ Соглашение было сопровождено конфиденциальным Протоколом подписания, согласно которому чехословацкая сторона брала на себя обязательство согласовать с правительством Румынии вопросы, касающиеся регулярных полетов самолетов над румынской территорией (ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 865, лл. 1—3). В 1936 г. Чехословакия заключила с Румынией соглашение, которое признавало румынскую сторону в качестве третьего участника авиалинии. СССР опротестовал это соглашение, так как оно выходило за рамки советско-чехословацкого документа. Поскольку непосредственные переговоры между Румынией и СССР затянулись, авиалиния Москва—Прага действовала в сущности без договорной основы с Румынией. См. также прим. 2 к док. 41; док. 160, 292.