

Zgodnie z artykułem 36 ust. 4 w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej powyższa Konwencja weszła w życie dnia 1 września 2004 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że następujące państwa stały się stronami Konwencji w podanych niżej datach:

Republika Albanii	1 kwietnia 2002 r.
Republika Austrii	1 maja 1993 r.
Królestwo Belgii	1 stycznia 1986 r.
Bośnia i Hercegowina	1 marca 2004 r.
Republika Bułgarii	1 czerwca 1997 r.
Republika Chorwacji	1 marca 1997 r.
Republika Cypryjska	1 stycznia 1991 r.
Republika Czeska	1 stycznia 1996 r.
Królestwo Danii	1 sierpnia 1994 r.
Republika Finlandii	1 stycznia 2001 r.
Republika Francuska	1 stycznia 1986 r.
Republika Grecka	1 września 1988 r.
Królestwo Hiszpanii	1 stycznia 1997 r.
Irlandia	1 stycznia 1986 r.
Wielkie Księstwo Luksemburga	1 stycznia 1986 r.
Republika Malty	1 lipca 1989 r.

Republika Macedonii	1 listopada 1998 r.
Republika Mołdowy	1 marca 2000 r.
Monaco	1 grudnia 1997 r.
Królestwo Niderlandów	1 stycznia 1986 r.
Republika Federalna Niemiec	1 stycznia 1986 r.
Królestwo Norwegii	1 marca 1994 r.
Republika Portugalska	1 stycznia 1986 r.
Rumunia	1 września 1996 r.
Serbia i Czarnogóra	1 lipca 2005 r.
Republika Słowacka	1 stycznia 1997 r.
Republika Słowenii	1 października 1995 r.
Konfederacja Szwajcarska	1 lipca 1992 r.
Królestwo Szwecji	1 grudnia 1995 r.
Republika Turcji	1 marca 1989 r.
Ukraina	1 maja 2004 r.
Republika Węgierska	1 lipca 1992 r.
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	1 stycznia 1986 r.
Republika Włoska	1 kwietnia 1996 r.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *S. J. Komorowski*

1725

UMOWA WIELOSTRONNA

w sprawie opłat trasowych,

sporządzona w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 12 lutego 1981 r. została sporządzona w Brukseli Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych, w następującym brzmieniu:

Przekład

UMOWA WIELOSTRONNA w sprawie opłat trasowych

Republika Federalna Niemiec,
Republika Austrii,
Królestwo Belgii,
Królestwo Hiszpanii,
Republika Francuska,

MULTILATERAL AGREEMENT relating to route charges

The Federal Republic of Germany,
The Republic of Austria,
The Kingdom of Belgium,
Spain
The French Republic,

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,

Irlandia,

Wielkie Księstwo Luksemburga,

Królestwo Niderlandów,

Republika Portugalska,

Konfederacja Szwajcarska,

zwane dalej „Umawiającymi się Państwami”,

Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej, zwana dalej „EUROCONTROL”,

zważywszy, że porozumienia zawarte przez państwa europejskie z EUROCONTROL w sprawie pobierania opłat trasowych muszą zostać zmienione na skutek zmiany Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL z dnia 13 grudnia 1960 r.,

uznając, że współdziałanie w zakresie ustanawiania i pobierania opłat trasowych okazało się w przeszłości efektywne,

wyrażając życzenie kontynuacji i umacniania ustanowionego współdziałania,

zdecydowawszy o ustanowieniu, z należyтым uwzględnieniem dyrektyw Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, jednolitego europejskiego systemu opłat trasowych, otwartego dla jak największej liczby państw europejskich,

wyrażając przekonanie, że ujednoczenie to ułatwi ponadto prowadzenie konsultacji z użytkownikami,

zważywszy, że pożądane jest dla państw uczestniczących w systemie opłat trasowych EUROCONTROL wzmocnienie działań Organizacji w zakresie ściągania należności za opłaty,

uznając, że system ten wymaga stworzenia nowych postaw prawnych,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

1. Umawiające się Państwa wyrażają zgodę na przyjęcie wspólnej polityki w zakresie pobierania opłat trasowych za używanie urządzeń i usługi w żegludze powietrznej, odbywającej się w przestrzeni powietrznej rejonów informacji powietrznej podlegających ich kompetencji, zwanych dalej „opłatami trasowymi”.

2. Państwa, o których mowa w ustępie 1, wyrażają zgodę na powołanie wspólnego systemu ustanawiania i pobierania opłat trasowych i korzystanie w tym celu z usług EUROCONTROL.

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

Ireland,

The Grand Duchy of Luxembourg,

The Kingdom of the Netherlands,

The Portuguese Republic,

The Swiss Confederation,

hereinafter called «the Contracting States»,

THE EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION, hereinafter called «EUROCONTROL»,

Considering that the agreements concluded by European States with EUROCONTROL for the collection of route charges must be replaced owing to the amendment of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960;

Recognising that co-operation in respect of the establishment and collection of route charges has proved effective in the past;

Desirous of continuing and strengthening the co-operation established;

Resolved to operate, with due regard to the guidelines recommended by the International Civil Aviation Organization, a uniform European route charges system accessible to as many European States as possible;

Convinced that this uniformity will also facilitate consultation with users;

Considering that it is desirable for the States participating in the EUROCONTROL route charges system to strengthen the Organisation's powers in regard to the recovery of charges;

Recognising that such a system requires a new legal basis;

Have agreed as follows:

Article 1

1. The Contracting States agree to adopt a common policy in respect of charges for en route air navigation facilities and services, hereinafter called «route charges», in the airspace of the Flight Information Regions falling within their competence.

2. They accordingly agree to create a joint system for the establishment and collection of route charges and to use for this purpose the services of EUROCONTROL.

3. Z przyczyn, o których mowa w ustępie 1 i 2, skład Stałej Komisji oraz Komitetu zarządzającego zostaje powiększony o przedstawicieli Umawiających się Państw, które nie są członkami EUROCONTROL, przez co utworzone zostaną „rozszerzona Komisja” i „rozszerzony Komitet”.

4. Rejony informacji powietrznej, o których mowa w ustępie 1, wymienione są w wykazie stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej umowy. Jakikolwiek zmiany tego wykazu, proponowane przez Umawiające się Państwa, w przypadku gdyby ich wprowadzenie mogło spowodować zmianę całkowitych granic przestrzeni powietrznej objętej tą umową, wymagają uzyskania jednomyślnej zgody rozszerzonej Komisji. Jakkolwiek inna zmiana wykazu, niepowodująca takich skutków, podlega notyfikowaniu EUROCONTROL przez zainteresowane Umawiające się Państwo.

Artykuł 2

Każde Umawiające się Państwo posiada jeden głos w rozszerzonej Komisji, przy zastosowaniu postanowienia artykułu 6 ustęp 1 punkt b.

Artykuł 3

1. Rozszerzona Komisja podejmuje działania w zakresie ustanowienia wspólnego systemu opłat trasowych w taki sposób, że:

- a) opłaty te ustanawiane są zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą nakazującą uwzględnienie kosztów poniesionych przez Umawiające się Państwa na trasowe urządzenia i usługi świadczone w żegludze powietrznej oraz związane z eksploatacją systemu, jak również kosztów poniesionych przez EUROCONTROL przy prowadzeniu tego systemu,
- b) opłaty te pobierane są przez EUROCONTROL w formie pojedynczej opłaty za przelot.

2. Dla realizacji zadania, o którym mowa w ustępie 1, rozszerzona Komisja posiada następujące uprawnienia:

- a) ustanawia zasady rządzące ustalaniem wysokości kosztów, o których mowa w ustępie 1 punkt a,
- b) ustanawia zasadę, stosowaną przy obliczaniu opłat trasowych,
- c) zatwierdza, dla każdego okresu płatności, stawkę stanowiącą pokrycie kosztów, o których mowa w ustępie 1 punkt a,
- d) ustala jednostkę rozliczeniową, w której określane są opłaty trasowe,
- e) ustala warunki stosowania systemu, w tym warunki płatności, jak również warunki stosowania stawek jednostkowych i taryf, oraz okres, w którym mają one obowiązywać,
- f) ustala zasady rządzące zwolnieniami z opłat trasowych,

3. To this end the Permanent Commission and the Committee of Management of EUROCONTROL shall be enlarged to include representatives of the Contracting States which are not members of EUROCONTROL and are hereinafter called the «enlarged Commission» and the «enlarged Committee».

4. The Flight Information Regions mentioned in paragraph 1 above are listed in Annex 1 to this Agreement. Any amendment which a Contracting State wishes to make to the list of its Flight Information Regions shall be subject to the unanimous agreement of the enlarged Commission if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Agreement. Any amendment which does not result in such a change shall be notified to EUROCONTROL by the Contracting State concerned.

Article 2

Each Contracting State shall have one vote in the enlarged Commission, subject to the provisions of Article 6.1 (b).

Article 3

1. The enlarged Commission shall undertake the establishment of the joint system of route charges in such a manner that:

- (a) those charges are established according to a common formula which takes account of the costs incurred by the Contracting States in respect of en route air navigation facilities and services and of the operation of the system, as well as the costs incurred by EUROCONTROL in operating the system;
- (b) those charges are collected by EUROCONTROL as a single charge per flight.

2. The enlarged Commission shall, for the above purposes:

- (a) establish the principles governing the assessment of the costs referred to in paragraph 1 (a) above;
- (b) establish the formula to be applied in calculating the route charges;
- (c) approve, for each charging period, the rate at which the costs referred to in paragraph 1 (a) above are to be recovered;
- (d) determine the unit of account in which the route charges are expressed;
- (e) determine the conditions of application of the system, including the conditions of payment, as well as the unit rates and tariffs and the period during which they are to apply;
- (f) determine the principles governing exemption from the route charges;

- g) zatwierdza sprawozdania rozszerzonej Komisji,
- h) zatwierdza przepisy finansowe mające zastosowanie do systemu opłat trasowych,
- i) zatwierdza umowy, zawarte pomiędzy EUROCONTROL a każdym państwem pragnącym skorzystać ze środków albo pomocy technicznej EUROCONTROL, wiążące się z opłatami w żegludze powietrznej, nieobjętymi niniejszą umową,
- j) zatwierdza załącznik budżetowy przedstawiany przez rozszerzony Komitet zgodnie z artykułem 5 ustęp 1 punkt c.

3. Rozszerzona Komisja ustanawia regulamin swojego działania w drodze jednomyślnego głosowania wszystkich Umawiających się Państw.

Artykuł 4

Każde z Umawiających się Państw ma jeden głos w rozszerzonym Komitecie, stosownie do postanowienia artykułu 6 ustęp 2 punkt b.

Artykuł 5

1. Rozszerzony Komitet posiada następujące uprawnienia:

- a) przygotowuje decyzje dla rozszerzonej Komisji,
- b) nadzoruje funkcjonowanie systemu opłat trasowych, w tym używanie środków materialnych zaangażowanych w tym celu przez EUROCONTROL, oraz podejmuje wszelkie niezbędne działania, zwłaszcza w odniesieniu do ściągania należności za opłaty trasowe, zgodnie z decyzjami rozszerzonej Komisji,
- c) przedkłada rozszerzonej Komisji informacje w sprawie środków materialnych niezbędnych do funkcjonowania systemu opłat trasowych oraz przedstawia załącznik budżetowy odnoszący się do działalności EUROCONTROL w zakresie systemu opłat trasowych,
- d) wykonuje inne zadania powierzone mu przez rozszerzoną Komisję.

2. Rozszerzony Komitet ustala regulamin swojego działania, stosownie do postanowienia artykułu 6 ustęp 2 punkt a.

Artykuł 6

1. Decyzje rozszerzonej Komisji są podejmowane w następujący sposób:

- a) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 punkty a, b, c, d, e, f i h, decyzje są podejmowane w drodze jednomyślnego głosowania wszystkich Umawiających się Państw i są wiążące dla wszystkich Umawiających się Państw. W przypadku braku jednomyślności rozszerzona Komisja może podjąć decyzję większością dwóch trzecich oddanych głosów. Umawiające się Państwo,

- (g) approve reports of the enlarged Committee;
- (h) adopt the financial regulations applicable to the route charges system;
- (i) approve agreements between EUROCONTROL and any State wishing to avail itself of EUROCONTROL's resources or technical assistance in connection with air navigation charges not covered by this Agreement;
- (j) approve the budgetary annex proposed by the enlarged Committee in accordance with Article 5.1 (c).

3. The enlarged Commission shall establish its rules of procedure by a unanimous vote of all Contracting States.

Article 4

Each Contracting State shall have one vote in the enlarged Committee, subject to the provisions of Article 6.2 (b).

Article 5

1. The enlarged Committee shall undertake:

- (a) the preparation of decisions for the enlarged Commission;
- (b) the supervision of the operation of the route charges system, including the use of the resources employed by EUROCONTROL for this purpose, and the taking of all necessary measures, particularly in respect of recovery of route charges, in conformity with the decisions of the enlarged Commission;
- (c) the reporting to the enlarged Commission on the resources required for the operation of the route charges system and the submission to it of the budgetary annex relating to EUROCONTROL's activities in connection with route charges;
- (d) the performance of any other tasks entrusted to it by the enlarged Commission;

2. The enlarged Committee shall establish its rules of procedure, subject to the provisions of Article 6.2 (a).

Article 6

1. The decisions of the enlarged Commission shall be taken as follows:

- (a) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (a) to (f) and (h) shall require a unanimous vote of all Contracting States and shall be binding on all Contracting States; failing a unanimous decision, the enlarged Commission shall take a decision by a two-thirds majority of the votes cast; any Contracting State which is unable for overriding national considerations to apply that decision shall

które ze względu na jego krajowe ograniczenia nie może zastosować się do tej decyzji, ma obowiązek przedstawienia rozszerzonej Komisji oświadczenia wyjaśniającego przyczyny takiego stanu rzeczy,

- b) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 punkty i oraz j, decyzje są podejmowane większością dwóch trzecich oddanych głosów pod warunkiem, że głosy te zawierają przeważającą część głosów Umawiających się Państw będących państwami członkowskimi EUROCONTROL, stosownie do postanowień zawartych w załączniku nr 2 do niniejszej umowy. Każdego roku EUROCONTROL powiadamia Umawiające się Państwa, niebędące państwami członkowskimi EUROCONTROL, o liczbie głosów przysługującej tym państwom zgodnie z tymi postanowieniami,
- c) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 punkt g, decyzje są podejmowane większością dwóch trzecich oddanych głosów. Taka sama zasada obowiązuje w przypadku postępowania, prowadzonego przez rozszerzoną Komisję w imieniu EUROCONTROL, przed sądem arbitrażowym, o którym mowa w artykule 25.

2. a) Regulamin działania rozszerzonego Komitetu, włączając przepisy odnoszące się do podejmowania decyzji, wymaga zatwierdzenia przez rozszerzoną Komisję w drodze jednomyślnego głosowania wszystkich Umawiających się Państw.

b) W sprawach, o których mowa w artykule 5 ustęp 1 punkt c, decyzje rozszerzonego Komitetu są przyjmowane zgodnie z postanowieniami ustępu 1 punkt b niniejszego artykułu.

Artykuł 7

EUROCONTROL określa, zgodnie ze stosownymi przepisami, należność z tytułu opłat trasowych za każdy lot w przestrzeni powietrznej, o której mowa w artykule 1.

Artykuł 8

EUROCONTROL pobiera opłaty trasowe, o których mowa w artykule 7. W tym celu ustanawia pojedynczą należną kwotę opłaty za każdy lot, która będzie stanowiła podstawę pojedynczego roszczenia EUROCONTROL o dokonanie zapłaty tej kwoty w siedzibie Organizacji.

Artykuł 9

Osobą zobowiązaną do wniesienia opłaty jest osoba, która eksploatowała statek powietrzny, w czasie kiedy dokonywany był lot.

Artykuł 10

W przypadku gdy eksploatujący statek powietrzny jest nieznan, właściciel statku powietrznego jest uważany za eksploatującego, dopóki nie wykaże, że to inna osoba była eksploatującym statkiem powietrznym.

submit to the enlarged Commission an explanatory statement of the reasons therefor;

- (b) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (i) and (j) shall require a two-thirds majority of the votes cast, provided that the votes comprise the weighted majority of the Member States of EUROCONTROL in accordance with the provisions reproduced in Annex 2 to this Agreement; every year EUROCONTROL shall notify the Contracting States which are not Member States of EUROCONTROL of the number of votes to which the Member States are entitled under the said provisions;
- (c) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (g) shall require a two-thirds majority of the votes cast. The same applies to proceedings introduced on behalf of EUROCONTROL by the enlarged Commission before the arbitral tribunal mentioned in Article 25.

2. (a) The rules of procedure of the enlarged Committee, including the rules relating to the taking of decisions, shall require approval by the enlarged Commission by a unanimous vote of all Contracting States.

(b) However, in the matters referred to in Article 5.1 (c), the decisions of the enlarged Committee shall be adopted in accordance with the provisions of paragraph 1 (b) of this article.

Article 7

EUROCONTROL shall assess, in accordance with the applicable rules, the route charges due for each flight in the airspace defined in Article 1.

Article 8

EUROCONTROL shall collect the route charges referred to in Article 7. For that purpose, they shall constitute a single charge due in respect of each flight, which shall constitute a single claim by EUROCONTROL, payable at its headquarters.

Article 9

The person liable to pay the charge shall be the person who was the operator of the aircraft at the time when the flight was performed.

Article 10

If the identity of the operator is not known, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator unless he proves which other person was the operator.

Artykuł 11

Jeżeli dłużnik nie uiścił należnej kwoty, mogą być podejmowane przymusowe środki ścigania należności.

Artykuł 12

1. Procedura zmierzająca do ścigania należnej kwoty może być wszczęta zarówno przez EUROCONTROL, jak i na prośbę EUROCONTROL przez Umawiające się Państwo.

2. Ściganie należności może się odbyć w drodze postępowania sądowego lub administracyjnego.

3. Każde z Umawiających się Państw zobowiązane jest informować EUROCONTROL o procedurach stosowanych w tym państwie i o właściwych sądach, trybunałach albo organach władzy administracyjnej.

Artykuł 13

Ściganie należności dokonywane jest na terytorium Umawiającego się Państwa:

- a) w którym dłużnik posiada miejsce zamieszkania albo zarejestrowaną siedzibę przedsiębiorstwa,
- b) w którym znajduje się miejsce działalności prowadzonej przez dłużnika, jeżeli miejsce jego zamieszkania lub zarejestrowana siedziba jego przedsiębiorstwa nie znajduje się na terytorium Umawiającego się Państwa,
- c) w którym dłużnik posiada swój majątek, jeżeli nie występują podstawy jurysdykcji, o której mowa w punktach a i b,
- d) w którym EUROCONTROL posiada swoją siedzibę, jeżeli nie występują podstawy jurysdykcji, o której mowa w punktach a, b, c.

Artykuł 14

EUROCONTROL posiada zdolność do wszczynania postępowań przed właściwymi sądami, trybunałami i organami władzy administracyjnej państw niebędących stronami niniejszej umowy.

Artykuł 15

Następujące decyzje podejmowane w Umawiających się Państwach są uznawane i wiążące w innych Umawiających się Państwach:

- a) prawomocne orzeczenia sądu lub trybunału,
- b) decyzje władz administracyjnych podlegające w trybie odwoławczym rozpatrzeniu przez sąd lub trybunał, ale nie dłużej niż do wydania przez sąd lub trybunał prawomocnego orzeczenia w sprawie wycofania odwołania lub upływu czasu określonego do złożenia odwołania.

Artykuł 16

Decyzje, o których mowa w artykule 15, nie będą uznawane i wiążące w następujących przypadkach:

Article 11

Where a debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.

Article 12

1. Proceedings for recovery of the amount due shall be instituted either by EUROCONTROL or, at EUROCONTROL's request, by a Contracting State.

2. Recovery shall be effected by either judicial or administrative procedure.

3. Each Contracting State shall inform EUROCONTROL of the procedures applied in that State and of the competent courts, tribunals or administrative authorities.

Article 13

Recovery proceedings shall be instituted in the territory of the Contracting State:

- (a) where the debtor has his residence or registered office;
- (b) where the debtor has a place of business, if neither his residence nor his registered office is situated in the territory of a Contracting State;
- (c) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in (a) and (b) above, where the debtor has assets;
- (d) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in (a) to (c) above, where EUROCONTROL has its headquarters.

Article 14

EUROCONTROL shall have the capacity to institute proceedings before the competent courts, tribunals and administrative authorities of States not parties to this Agreement.

Article 15

The following decisions taken in a Contracting State shall be recognised and enforced in the other Contracting States:

- (a) final decisions of a court or tribunal;
- (b) decisions of an administrative authority which have been subject to review by a court or tribunal, but are no longer so, either because the court or tribunal has dismissed the appeal by a final decision, or because the appeal has been withdrawn, or because the time for lodging the appeal has expired.

Article 16

Decisions referred to in Article 15 shall not be recognised or enforced in the following cases:

- | | |
|--|---|
| <p>a) jeżeli sąd, trybunał lub organy władzy administracyjnej państwa, w którym je wydano, nie były właściwe zgodnie z artykułem 13,</p> <p>b) jeżeli decyzja w sposób oczywisty jest niezgodna z polityką państwa, do którego jest adresowana,</p> <p>c) jeżeli dłużnik nie otrzymał decyzji władz administracyjnych albo instytucji prowadzących postępowanie we właściwym czasie, co uniemożliwiło mu obronę w sprawie lub złożenie odwołania do sądu lub trybunału,</p> <p>d) jeżeli postępowania odnoszące się do tych samych opłat trasowych zostały już wcześniej wszczęte i nadal toczą się przed sądem, trybunałem lub organami władzy administracyjnej państwa będącego adresatem decyzji,</p> <p>e) jeżeli decyzja jest niezgodna z decyzją odnoszącą się do tych samych opłat trasowych, wydaną w państwie będącym adresatem decyzji,</p> <p>f) jeżeli sąd, trybunał lub organy władzy administracyjnej państwa pochodzenia decyzji, w celu jej powzięcia, zdecydowały o wszczęciu wstępnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego położenia lub zdolności prawnej osób fizycznych, ich praw majątkowych wynikających ze stosunków małżeńskich, testamentów lub dziedziczenia z przyczyn ich kolidowania z przepisami prawa międzynarodowego prywatnego obowiązującego w państwie, w którym rozpoznanie jest prowadzone, jeśli ten sam rezultat można było osiągnąć poprzez zastosowanie przepisów prawa międzynarodowego prywatnego tego państwa.</p> | <p>(a) if the court, tribunal or administrative authority of the State of origin was not competent in accordance with Article 13;</p> <p>(b) if the decision is manifestly incompatible with the public policy of the State addressed;</p> <p>(c) if the debtor did not receive notice of the decision of the administrative authority or of the institution of the proceedings in sufficient time to enable him to defend the case or to appeal to a court or a tribunal;</p> <p>(d) if proceedings relating to the same route charges have been previously instituted and are still pending before a court, tribunal or an administrative authority of the State addressed;</p> <p>(e) if the decision is incompatible with a decision relating to the same route charges given in the State addressed;</p> <p>(f) if the court, tribunal or authority of the State of origin, in order to arrive at its decision, has decided a preliminary question concerning the status or legal capacity of natural persons, rights in property arising out of a matrimonial relationship, wills or succession in a way that conflicts with a rule of the private international law of the State in which the recognition is sought, unless the same result would have been obtained by the application of the rules of private international law of that State.</p> |
|--|---|

Artykuł 17

Article 17

Decyzje, o których mowa w artykule 15, jeżeli są wykonalne w kraju ich pochodzenia, będą wykonywane zgodnie z prawem państwa będącego ich adresatem. W miarę potrzeby, na wniosek, decyzjom zostanie nadany tytuł wykonalności przez sąd, trybunał lub organ władzy administracyjnej kraju będącego ich adresatem.

The decisions referred to in Article 15, if enforceable in the State of origin, shall be enforced in accordance with the law of the State addressed. If necessary, an order of enforcement shall on request be issued by a court, tribunal or an administrative authority of the State addressed.

Artykuł 18

Article 18

- | | |
|---|--|
| <p>1. Do wniosku należy dołączyć:</p> <p>a) poświadczoną kopię decyzji,</p> <p>b) w przypadku wydania decyzji przez sąd lub trybunał w trybie zaocznym — oryginał lub poświadczoną kopię dokumentu potwierdzającego, że dłużnik był powiadomiony o postępowaniu w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami,</p> <p>c) w przypadku wydania decyzji administracyjnej — dokument stwierdzający, że warunki określone w artykule 15 zostały spełnione,</p> <p>d) dokument stwierdzający, że wydana decyzja jest wykonalna w kraju pochodzenia i że dłużnik otrzymał zawiadomienie o decyzji we właściwym czasie.</p> | <p>1. The request shall be accompanied by:</p> <p>(a) a certified copy of the decision;</p> <p>(b) in the case of a decision of a court or tribunal rendered by default, the original or a certified copy of a document establishing that notice of the institution of the proceedings was duly served on the debtor;</p> <p>(c) in the case of an administrative decision, a document establishing that the requirements of Article 15 have been met;</p> <p>(d) a document establishing that the decision is enforceable in the State of origin and that the debtor has received notice of the decision in due time.</p> |
|---|--|

2. Jeżeli sąd, trybunał albo organ władzy administracyjnej państwa będącego adresatem decyzji tego zażąda, należy dostarczyć właściwie poświadczony tłumaczenie dokumentów. Nie można żądać uwierzytelniania tych dokumentów lub przeprowadzania innych podobnych formalności.

Artykuł 19

1. Żądanie może być odrzucone tylko w przypadku wystąpienia jednej z przyczyn określonych w artykule 16. W żadnym wypadku decyzja nie może podlegać rewizji co do meritum w państwie będącym jej adresatem.

2. Procedura uznania i wykonalności decyzji będzie stosowana zgodnie z przepisami prawa państwa będącego adresatem decyzji, o ile niniejsza umowa nie stanowi inaczej.

Artykuł 20

Kwoty zebrane przez EUROCONTROL płacone są Umawiającym się Państwom zgodnie z decyzjami rozszerzonego Komitetu.

Artykuł 21

Tam, gdzie roszczenie zostaje zaspokojone przez Umawiające się Państwo, zebraną kwotę wpłaca się bez zwłoki do EUROCONTROL, który następnie postępuje zgodnie z postanowieniem artykułu 20. Koszty ściągnięcia należności poniesione przez to państwo obciążają EUROCONTROL.

Artykuł 22

Właściwe władze Umawiających się Państw współpracują z EUROCONTROL w zakresie ustanawiania i pobierania opłat trasowych.

Artykuł 23

Jeżeli rozszerzony Komitet zdecyduje jednogłośnie o odstąpieniu od ściągnięcia należności, zainteresowane Umawiające się Państwo może wówczas podjąć wszelkie działania, które uzna za stosowne. W takim przypadku postanowienia niniejszej umowy odnoszące się do ściągania należności, uznawania i wykonalności decyzji nie mają zastosowania.

W przypadku ogłoszenia stanu wyjątkowego lub wojny postanowienia niniejszej umowy nie powodują ograniczenia swobody działania tych Umawiających się Państw, które te stany ogłosiły.

Artykuł 25

1. Jakikolwiek spór, który może powstać pomiędzy Umawiającymi się Państwami a EUROCONTROL, reprezentowany przez rozszerzony Komitet, a który odnosi się do interpretacji i zastosowania niniejszej umowy lub jej załączników i którego nie dało się usu-

2. A duly certified translation of the documents shall be supplied if the court, tribunal or administrative authority of the State addressed so requires. No legalisation or similar formality shall be required.

Article 19

1. The request can be rejected only for one of the reasons set forth in Article 16. In no case may the decision be reviewed on its merits in the State addressed.

2. The procedure for the recognition and enforcement of the decision shall be governed by the law of the State addressed insofar as this Agreement does not otherwise provide.

Article 20

The amount collected by EUROCONTROL shall be paid to the Contracting States in accordance with the decisions of the enlarged Committee.

Article 21

Where the claim is recovered by a Contracting State, the amount collected shall be paid without delay to EUROCONTROL, which shall proceed in accordance with Article 20. The recovery costs incurred by that State shall be charged to EUROCONTROL.

Article 22

The competent authorities of the Contracting States shall co-operate with EUROCONTROL in the establishment and collection of route charges.

Article 23

If the enlarged Committee decides unanimously to abandon recovery of a charge, the Contracting States concerned may take whatever action they deem fit. In such a case, the provisions of this Agreement relating to recovery and to recognition and enforcement of decisions shall cease to apply.

In the event of a state of emergency or war, the provisions of this Agreement shall not affect the freedom of action of the Contracting States involved.

Article 25

1. Any dispute which may arise either between the Contracting States, or between the Contracting States and EUROCONTROL represented by the enlarged Commission, relating to the interpretation or application of this Agreement or of its annexes, and which it

nąć poprzez bezpośrednie negocjacje lub jakąś inną metodą, na żądanie każdej ze stron może być przekazany do rozstrzygnięcia w drodze postępowania arbitrażowego.

2. W tym celu każda ze stron w każdej sprawie wyznacza swojego arbitra, zaś wyznaczeni w ten sposób arbitrzy uzgadniają powołanie trzeciego arbitra.

3. Sąd arbitrażowy sam określa procedurę swojego postępowania.

4. Każda ze stron pokrywa koszty udziału i swojego arbitra, i jego reprezentacji w postępowaniu arbitrażowym. Koszty udziału trzeciego arbitra i inne koszty pokrywają uczestnicy sporu po połowie. Jednakże sąd arbitrażowy może określić w inny sposób podział kosztów, jeżeli uzna to za zasadne.

5. Decyzja sądu arbitrażowego jest wiążąca dla stron sporu.

Artykuł 26

Niniejsza umowa zastępuje Wielostronną umowę w sprawie pobierania opłat trasowych z dnia 8 sierpnia 1970 r.

Niniejsze postanowienie nie narusza jakiegokolwiek umowy zawartej pomiędzy EUROCONTROL a państwem niebędącym członkiem tej Organizacji w sprawie pobierania opłat trasowych w odniesieniu do rejonów informacji powietrznej, określonych w artykule 1 niniejszej umowy, i która to umowa obowiązuje do czasu, kiedy państwo nie stanie się stroną niniejszej umowy.

Artykuł 27

1. Niniejsza umowa pozostaje otwarta do podpisu do daty jej wejścia w życie dla każdego państwa, które w czasie jej podpisania uczestniczy w systemie pobierania opłat trasowych EUROCONTROL albo jest uprawnione do jej podpisania zgodnie z jednogłośną decyzją stałej Komisji.

2. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone na przechowanie Rządowi Królestwa Belgii. Ratyfikacja Protokołu otwartego do podpisu w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r., zmieniającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej z dnia 13 grudnia 1960 r., zwanego dalej „Protokołem”, oznacza równocześnie ratyfikację niniejszej umowy.

3. Niniejsza umowa wchodzi w życie w dniu wejścia w życie Protokołu w odniesieniu do EUROCONTROL, państw członkowskich EUROCONTROL i państw, które złożyły swoje dokumenty ratyfikacyjne przed tą datą.

4. Jeżeli jakieś państwo złoży swoje dokumenty ratyfikacyjne po dacie wejścia w życie niniejszej umowy, to umowa ta wchodzi w życie w stosunku do tego

has not been possible to settle by direct negotiation or by any other method, shall be referred to arbitration on the request of any one of the parties.

2. For that purpose, each of the parties shall in each case appoint an arbitrator, and the arbitrators shall agree on the appointment of a third arbitrator.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.

4. Each party shall bear the costs in respect of its own arbitrator and its representation in the proceedings before the tribunal; the costs in respect of the third arbitrator and any other costs shall be borne equally by the parties to the dispute. The arbitral tribunal may however determine a different sharing of costs if it thinks fit.

5. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding on the parties to the dispute.

Article 26

This Agreement shall replace the Multilateral Agreement relating to the Collection of Route Charges of 8 September 1970.

This provision is without prejudice to any agreement between EUROCONTROL and a non-member State of EUROCONTROL relating to the collection of route charges which concerns the Flight Information Regions referred to in Article 1 of this Agreement, which shall remain in force until that State becomes a party to this Agreement.

Article 27

1. This Agreement shall be open for signature, prior to the date of its entry into force, by any State which is at the time of signature participating in the EUROCONTROL system of collection of route charges or is granted the right of signature by a unanimous decision of the Permanent Commission.

2. This Agreement shall be subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium. Ratification of the Protocol, opened for signature at Brussels on 12 February 1981, amending the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, hereinafter called «the Protocol» shall also constitute ratification of this Agreement.

3. This Agreement shall enter into force on the date of entry into force of the Protocol in the case of EUROCONTROL, the Member States of EUROCONTROL and States which have deposited their instruments of ratification before that date.

4. Where any State deposits its instrument of ratification after the date of the entry into force of this Agreement, this Agreement shall enter into force in

państwa pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po dacie złożenia dokumentów ratyfikacyjnych.

5. EUROCONTROL staje się stroną niniejszej umowy przez jej podpisanie.

6. Rząd Królestwa Belgii powiadamia rządy innych państw sygnatariuszy niniejszej umowy o każdym podpisaniu niniejszej umowy, złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych i dacie wejścia w życie niniejszej umowy.

Artykuł 28

1. Każde państwo może przystąpić do niniejszej umowy. Z wyłączeniem krajów europejskich, które przystąpiły do zmienionej Konwencji, o której mowa w artykule 27 ustęp 2, państwa mogą przystępować do niniejszej umowy tylko za zgodą rozszerzonej Komisji, podjętą jednomyślnie.

2. Dokumenty przystąpienia zostaną złożone na przechowanie Rządowi Królestwa Belgii, który powiadamia o tym rządy innych Umawiających się Państw.

3. Przystąpienie nabiera mocy pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po złożeniu dokumentów przystąpienia.

Artykuł 29

1. Państwa strony zmienionej Konwencji są związane niniejszą umową tak długo, jak długo Konwencja ta pozostaje w mocy.

2. Państwa, które nie są stronami zmienionej Konwencji, są związane niniejszą umową albo przez okres pięciu lat liczony od daty, od której umowa weszła w życie w stosunku do państwa nią związanego, albo do czasu wygaśnięcia mocy obowiązującej Konwencji, w zależności od tego, który fakt nastąpi wcześniej. Ten pięcioletni okres będzie automatycznie przedłużany wskutek pisemnej notyfikacji Rządowi Królestwa Belgii, chyba że państwo związane umową notyfikuje Rządowi Królestwa Belgii, nie później jednak niż w ciągu dwóch lat przed upływem bieżącego terminu, zamiar wypowiedzenia umowy. Rząd Królestwa Belgii powiadamia pisemnie rządy innych Umawiających się Państw o takiej notyfikacji.

3. Rząd Królestwa Belgii notyfikuje rządowi innych Umawiających się Państw o jakichkolwiek powiadomieniach otrzymanych od Umawiających się Stron zmienionej Konwencji dotyczących ich zamiaru wypowiedzenia Konwencji.

Artykuł 30

Rząd Królestwa Belgii spowoduje, by niniejsza umowa została zarejestrowana przez Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych, oraz w Ra-

respect of that State on the first day of the second month following the date on which the instrument of ratification was deposited.

5. EUROCONTROL shall become a party to this Agreement by its signature.

6. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other signatory States to this Agreement of each signature of this Agreement, of the deposit of any instrument of ratification and of the date of entry into force of this Agreement.

Article 28

1. Any State may accede to this Agreement. „With the exception of European States which accede to the amended Convention referred to in Article 27.2, States may accede to this Agreement only with the approval of the enlarged Commission carried by a unanimous vote.

2. The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium, which shall notify the Governments of the other Contracting States.

3. Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession.

Article 29

1. States parties to the amended Convention shall be bound by this Agreement for as long as the said amended Convention remains in force.

2. States which are not parties to the amended Convention shall be bound by this Agreement for a period of five years from the date on which the Agreement enters into force in respect of the State concerned or until the expiry of the Convention, whichever is the earlier. This five-year period shall be automatically extended for further five-year periods save where the State concerned notifies the Government of the Kingdom of Belgium in writing, not less than two years before the expiry of the current period, of its intention to withdraw from the Agreement. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Contracting States in writing of such notice.

3. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Contracting States in writing of any notice given by a Contracting Party to the amended Convention of its intention to denounce the said Convention.

Article 30

The Government of the Kingdom of Belgium shall cause this Agreement to be registered with the Secretary General of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations,

dzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z artykułem 83 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy, po przedstawieniu swoich pełnomocnictw, uznanych za właściwe i prawidłowo sporządzone, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. w językach niemieckim, angielskim, hiszpańskim, francuskim, niderlandzkim i portugalskim, sześć tekstów jest równorzędnie autentycznych, zaś jeden oryginalny zostanie złożony na przechowanie w archiwach Rządu Królestwa Belgii, który przekaze uwierzytelnione kopie rządowi innych państw sygnatariuszy. W przypadku rozbieżności tekst w języku francuskim jest rozstrzygający.

W imieniu:

Republiki Federalnej Niemiec	H. Blomeyer-Bartenstein
Republiki Austrii	F. Bogen
Królestwa Belgii	Charles-Ferdinand Nothomb R. Urbain
Królestwa Hiszpanii	Nuño Aguirre de Cárcer Francisco Cal Pardo
Republiki Francuskiej	France de Hartingh Roger Machenaud
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	Peter Wakefield K.B.E., C.M.G David Garro Trefgarne
Irlandii	Albert Reynolds T.D. Mary Tinney
Wielkiego Księstwa Luksemburga	Josy Barthel Pierre Wurth
Królestwa Niderlandów	J.H.O. Insinger N. Smith-Kroes
Republiki Portugalskiej	José Carlos Soromenho Viana Baptista João Eduardo Nunes de Oliveira Pequito
Konfederacji Szwajcarskiej	A. Hurni
EUROCONTROL	David Garro Trefgarne J. Leveque

and with the Council of the International Civil Aviation Organization, in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, after presentation of their full powers, found to be in good and due form, have signed this Agreement.

DONE at Brussels, this 12th day of February 1981, in the German, English, Spanish, French, Dutch and Portuguese languages, the six texts being equally authentic, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other signatory States. In the event of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

For

The Federal Republic of Germany	H. Blomeyer-Bartenstein
The Republic of Austria	F. Bogen
The Kingdom of Belgium	Charles-Ferdinand Nothomb R. Urbain
The Spain	Nuño Aguirre de Cárcer Francisco Cal Pardo
The French Republic	France de Hartingh Roger Machenaud
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Peter Wakefield K.B.E., C.M.G David Garro Trefgarne
The Ireland	Albert Reynolds T.D. Mary Tinney
The Grand Duchy of Luxembourg	Josy Barthel Pierre Wurth
The Kingdom of the Netherlands	J.H.O. Insinger N. Smith-Kroes
The Portuguese Republic	José Carlos Soromenho Viana Baptista João Eduardo Nunes de Oliveira Pequito
The Swiss Confederation	A. Hurni
EUROCONTROL	David Garro Trefgarne J. Leveque

REJONY INFORMACJI POWIETRZNEJ

Układające się Strony	Rejony informacji powietrznej
Republika Federalna Niemiec	Górny Rejon Informacji Powietrznej Hannover Górny Rejon Informacji Powietrznej Nadrenii Rejon Informacji Powietrznej Brema Rejon Informacji Powietrznej Düsseldorf Rejon Informacji Powietrznej Frankfurt Rejon Informacji Powietrznej Monachium
Republika Austrii	Rejon Informacji Powietrznej Wiedeń
Królestwo Belgii	Górny Rejon Informacji Powietrznej Bruksela
Wielkie Księstwo Luksemburga	Rejon Informacji Powietrznej Bruksela
Królestwo Hiszpanii	Górny Rejon Informacji Powietrznej Madryt Rejon Informacji Powietrznej Madryt Górny Rejon Informacji Powietrznej Barcelona Rejon Informacji Powietrznej Barcelona Górny Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie
Republika Francuska	Górny Rejon Informacji Powietrznej Francja Rejon Informacji Powietrznej Paryż Rejon Informacji Powietrznej Brest Rejon Informacji Powietrznej Bordeaux Rejon Informacji Powietrznej Marsylia
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Górny Rejon Informacji Powietrznej Londyn Rejon Informacji Powietrznej Londyn
Irlandia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Shannon Rejon Informacji Powietrznej Shannon
Królestwo Niderlandów	Rejon Informacji Powietrznej Amsterdam
Republika Portugalska	Górny Rejon Informacji Powietrznej Lizbona Rejon Informacji Powietrznej Lizbona Rejon Informacji Powietrznej Santa Maria
Konfederacja Szwajcarska	Górny Rejon Informacji Powietrznej Genewa Rejon Informacji Powietrznej Genewa Górny Rejon Informacji Powietrznej Zurych Rejon Informacji Powietrznej Zurych

FLIGHT INFORMATION REGIONS

Contracting Parties	Flight Information Regions
The Federal Republic of Germany	Hannover Upper Flight Information Region Rhein Upper Flight Information Region Bremen Flight Information Region Düsseldorf Flight Information Region Frankfurt Flight Information Region München Flight Information Region
The Republic of Austria	Wien Flight Information Region
The Kingdom of Belgium	Bruxelles Upper Flight Information Region
The Grand Duchy of Luxembourg	Bruxelles Flight Information Region
Spain	Madrid Upper Flight Information Region Madrid Flight Information Region Barcelona Upper Flight Information Region Barcelona Flight Information Region Islas Canarias Upper Flight Information Region Islas Canarias Flight Information Region
The French Republic	France Upper Flight Information Region Paris Flight Information Region Brest Flight Information Region Bordeaux Flight Information Region Marseille Flight Information Region
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Scottish Upper Flight Information Region Scottish Flight Information Region London Upper Flight Information Region London Flight Information Region
Ireland	Shannon Upper Flight Information Region Shannon Flight Information Region
The Kingdom of the Netherlands	Amsterdam Flight Information Region
The Portuguese Republic	Lisboa Upper Flight Information Region Lisboa Flight Information Region Santa Maria Flight Information Region
The Swiss Confederation	Genève Upper Flight Information Region Genève Flight Information Region Zürich Upper Flight Information Region Zürich Flight Information Region

Załącznik nr 2

Annex 2

[ARTYKUŁ 6 USTĘP 1 PUNKT B]

Wyciągi z Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL z dnia 13 grudnia 1960 r., zmienionej Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1981 r.

Artykuł 7 ustęp 3 Konwencji

„3. Jeżeli nie postanowiono inaczej, dyrektywy i kroki podejmowane w sprawach określonych w artykule 6 ustęp 1 punkt b) i artykule 6 ustęp 4 wymagają uzyskania większości głosów członków Komisji, przez co rozumie się, że:

- a) głosy te przydzielane są zgodnie z tabelą przydziału (ważenia) głosów określoną w artykule 8,
- b) głosy te reprezentują większość głosujących Umawiających się Stron.”.

Artykuł 8 Konwencji

„Artykuł 8

1. Przydział (ważenie) głosów, o którym mowa w artykule 7, następuje zgodnie z następującą tabelą:

Roczna składka Umawiającej się Strony jako procentowy udział w ogólnej rocznej wpłacie składek wszystkich Umawiających się Stron	Liczba głosów
Mniej niż 1%	1
od 1 % do mniej niż 2 %	2
od 2 % do mniej niż 3 %	3
od 3 % do mniej niż 4½ %	4
od 4½ % do mniej niż 6 %	5
od 6% do mniej niż do 7½ %	6
od 7½ % do mniej niż 9 %	7
od 9% do mniej niż 11 %	8
od 11% do mniej niż 13 %	9
od 13 % do mniej niż 15 %	10
od 15% do mniej niż 18 %	11
od 18% do mniej niż 21 %	12
od 21% do mniej niż 24 %	13
od 24% do mniej niż 27 %	14
od 27% do mniej niż 30%	15
30 %	16

[ARTICLE 6.1 (B)]

Extracts from the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960 amended by the Protocol opened for signature at Brussels in 1981

Article 7.3 of the Convention

«3. Unless otherwise provided, directives and measures in the cases provided for in Article 6.1 (b) and 6.4 shall require a majority of the votes in the Commission, it being understood that:

- those votes shall be subject to the weighting provided for in Article 8 below,
- those votes shall represent the majority of the Contracting Parties voting.»

Article 8 of the Convention

«Article 8

1. The weighting referred to in Article 7 shall be determined according to the following table:

Annual contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties	Number of votes
Less than 1 %	1
From 1 to less than 2 %	2
From 2 to less than 3 %	3
From 3 to less than 4½ %	4
From 4½ to less than 6 %	5
From 6 to less than 7½ %	6
From 7½ to less than 9 %	7
From 9 to less than 11 %	8
From 11 to less than 13 %	9
From 13 to less than 15 %	10
From 15 to less than 18 %	11
From 18 to less than 21 %	12
From 21 to less than 24 %	13
From 24 to less than 27 %	14
From 27 to less than 30 %	15
30 %	16

2. W celu określenia rocznych składek Umawiających się Stron na rzecz budżetu Organizacji liczba głosów zostanie wstępnie ustanowiona, w oparciu o tabelę, o której mowa w ustępie 1, i zgodnie z postanowieniem artykułu 19 Statutu Agencji, od daty wejścia w życie Protokołu otwartego do podpisu w Brukseli w 1981 roku.

3. W przypadku przystąpienia do Konwencji jakiegokolwiek państwa, liczba głosów Umawiających się Stron zostaje ustalona ponownie, według tej samej procedury.

4. Każdego roku liczba głosów jest ponownie ustalana stosownie do wyżej wymienionych postanowień.”.

Artykuł 19 załącznika 1 do Konwencji
(Statut Agencji)

„Artykuł 19

1. Z zastrzeżeniem ustępu 2 roczna składka każdej Umawiającej się Strony do budżetu zostaje ustalona, na każdy rok obrachunkowy, z zastosowaniem następującej zasady:

- a) wstępne 30 % składki zostaje obliczone proporcjonalnie do wartości produktu narodowego brutto Umawiającej się Strony, zgodnie z ustępem 3,
- b) pozostałe 70 % składki zostaje obliczone proporcjonalnie do wartości kosztów bazowych Umawiającej się Strony za urządzenia trasowe, zgodnie z ustępem 4.

2. Żadna z Umawiających się Stron nie będzie płaciła, w jakimkolwiek roku obrachunkowym, składki wynoszącej powyżej 30 % całkowitej sumy składek Umawiających się Stron. Jeżeli składka jakiegokolwiek Umawiającej się Strony obliczona zgodnie z ustępem 1 przekroczy 30 %, to nadwyżka ta zostanie rozdzielona pomiędzy pozostałe Umawiające się Strony zgodnie z zasadami określonymi w wyżej wspomnianym ustępie.

3. Produkt narodowy brutto użyty do obliczeń ustala się na podstawie danych statystycznych opracowywanych przez Organizację Współpracy Rozwoju Gospodarczego — lub w przypadku braku tych danych opracowywanych przez inną jednostkę dającą dostateczne gwarancje i wyznaczoną decyzją Komisji — poprzez obliczenie średniej arytmetycznej z trzech ostatnich lat, za które dane te są dostępne. Przyjmuje się, że wartość produktu narodowego brutto zostaje obliczona na podstawie współczynnika kosztu i cen bieżących wyrażonych w europejskich jednostkach obliczeniowych.

2. The numbers of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1981 by reference to the above table and in accordance with the rule in Article 19 of the Statute of the Agency for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.

3. In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.

4. The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions.»

Article 19 of Annex 1 of the Convention
(Statute of the Agency)

« Article 19

1. Without prejudice to the provisions of paragraph 2 below, the annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula :

- (a) an initial 30 % of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below;
- (b) a further 70 % of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost-base of the Contracting Party, as defined in paragraph 4 below.

2. No Contracting Party shall be required to pay, in any given financial year, a contribution in excess of 30 % of the total amount of contributions from the Contracting Parties. Should the contribution of any one Contracting Party calculated in accordance with paragraph 1 above exceed 30 %, the excess shall be distributed among the other Contracting Parties according to the rules laid down in the aforesaid paragraph.

3. The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Cooperation and Development — or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Commission — by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in European Units of Account.

4. Koszty bazowe trasowych urządzeń użyte do obliczeń oznaczają koszty bazowe ostatniego roku, poprzedzającego dany rok obrachunkowy.”.

4. The route facility cost-base to be used for the calculations shall be the cost-base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned.»

Po zaznajomieniu się z powyższą umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tej umowy,
- postanowienia umowy są ratyfikowane, przyjęte, potwierdzone i będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzoną pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 21 lipca 2004 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*
L.S.

Prezes Rady Ministrów: *M. Belka*

1726

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 26 października 2006 r.

w sprawie mocy obowiązującej Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że na podstawie ustawy z dnia 14 maja 2004 r. o ratyfikacji Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. Nr 145, poz. 1536), Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikował dnia 21 lipca 2004 r. wyżej wymienioną umowę. Dnia 29 lipca 2004 r. złożono Rządowi Królestwa Belgii dokument ratyfikacyjny.

Zgodnie z artykułem 27 ustęp 3 umowa weszła w życie dnia 1 stycznia 1986 r.

Zgodnie z artykułem 27 ustęp 4 umowa weszła w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej dnia 1 września 2004 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że następujące państwa i organizacja międzynarodowa stały się stronami umowy w podanych niżej datach:

Republika Albanii	1 kwietnia 2002 r.
Republika Armenii	1 marca 2006 r.
Republika Austrii	1 stycznia 1986 r.
Królestwo Belgii	1 stycznia 1986 r.
Bośnia i Hercegowina	1 marca 2004 r.

Republika Bułgarii	1 czerwca 1997 r.
Republika Chorwacji	1 marca 1997 r.
Republika Cypryjska	1 stycznia 1991 r.
Republika Czeska	1 stycznia 1996 r.
Królestwo Danii	1 sierpnia 1994 r.
Republika Finlandii	1 stycznia 2001 r.
Republika Francuska	1 stycznia 1986 r.
Republika Grecka	1 września 1988 r.
Królestwo Hiszpanii	1 lipca 1987 r.
Irlandia	1 stycznia 1986 r.
Republika Litewska	1 września 2006 r.
Wielkie Księstwo Luksemburga	1 stycznia 1986 r.
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii	1 listopada 1998 r.
Republika Malty	1 lipca 1989 r.
Republika Mołdowy	1 marca 2000 r.
Księstwo Monako	1 grudnia 1997 r.