



# MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 23 września 2020 r.

Poz. 844

## UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Republiki Białoruś o cywilnej komunikacji lotniczej,

podpisana w Warszawie dnia 8 czerwca 1993 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Białoruś zwane dalej "Umawiającymi się Stronami", pragnąc rozwijać wzajemne stosunki w dziedzinie lotnictwa cywilnego uzgodniły, co następuje:

### Artykuł 1

Dla celów niniejszej umowy i jej Załącznika:

- a/ wyrażenie "władza lotnicza" będzie oznaczać w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej - Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, a w przypadku Republiki Białoruś - Ministra Transportu i Komunikacji, albo w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ, uprawnione do pełnienia jakichkolwiek funkcji, za które odpowiedzialne są te władze;
- b/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" będzie oznaczać przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy.

### Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu ustanowienia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach wyszczególnionych w Załączniku do niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będą korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

- a/ przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,

- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych,
- c/ zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i ładunków w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i jej Załącznika.

### Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być podane w drodze pisemnej do wiadomości przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówienia przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu lub nałożenia takich warunków jakie może ona uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób fizycznych lub prawnych, posiadających jej przynależność państwową.

5. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego, zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 10 niniejszej Umowy, jest w mocy w odniesieniu do tej linii.

#### Artykuł 4

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony lub też nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

- a/ gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób, posiadających jej przynależność państwową, albo
- b/ w przypadku, nieprzestrzegania przez przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa, albo
- c/ w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze nie będzie eksploatować uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

2. Prawo to będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną chyba, że niezwłoczne cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia względnie nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego Artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

#### Artykuł 5

1. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych będą oferować zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidzianemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na tych liniach.

2. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy krajowe jednej Umawiającej się Strony, porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi w przedmiocie eksploatacji uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 6

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych opłat i podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne opuszczą terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich odlotu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

- a/ zapasy pokładowe, wzięte na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez odpowiednie władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatującego statku powietrznego, używanego w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- b/ części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- c/ materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, w której zostały one załadowane na pokład;

d/ materiały reklamowe używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu będą poddane kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 7

Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych władz aż do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych władz.

#### Artykuł 8

Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony będą poddani tylko uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych podatków.

#### Artykuł 9

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wlot, przebywanie i wylot z jej terytorium statków powietrznych, używanych w żegludze międzynarodowej, eksploatację i żeglugę takich statków powietrznych w czasie gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące wlot, przebywanie i odlot ze swojego terytorium, pasażerów, załóg, poczty i ładunków, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i ładunków zabieranych na pokład statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 10

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą w miarę możliwości uzgadniane przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy. Porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiąganе przy zastosowaniu procedury ustanowienia taryf ustalonej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na czterdzieści pięć dni przed datą proponowaną do wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek powodu, taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego Artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze

lotnicze jednej Umawiającej się Strony zawiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu władze lotnicze obu Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf, zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

#### Artykuł 11

1. Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi dokonywane będą z zachowaniem postanowień układu płatniczego, obowiązującego między obu krajami i przy zachowaniu aktualnych przepisów walutowych stosowanych na ich terytoriach.

2. W przypadku braku odpowiednich postanowień układu płatniczego, wyżej wymienione rozliczenia i płatności będą dokonywane w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

#### Artykuł 12

1. Każda Umawiająca się Strona zwalnia przychody uzyskane z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze od wszelkich podatków, podatków od zysków, jak również od innych opłat.

2. Umawiające się Strony nie będą pobierać podatków od wynagrodzeń pracowników drugiej Umawiającej się Strony, delegowanych ze swojego kraju do pracy w przedstawicielstwach, o których mowa w Artykule 13 niniejszej Umowy.



### Artykuł 13

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą miały prawo utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swe przedstawicielstwa z personelem niezbędnym do eksploatacji uzgodnionych linii.

### Artykuł 14

Władze lotnicze Umawiających się Stron w duchu ścisłej współpracy, od czasu do czasu, będą konsultować się wzajemnie w celu zapewnienia przestrzegania i należytego stosowania postanowień niniejszej Umowy i jej Załącznika.

### Artykuł 15

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia jakiejś osobie lub organowi albo na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór będzie przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda Umawiająca się Strona powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następujących sześćdziesięciu dni. Jeżeli kórakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel Państwa trzeciego, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.



3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

#### Artykuł 16

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje prawa i zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego, w tym Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania do ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią, w ich wzajemnych stosunkach, integralną część niniejszej Umowy.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urządzeń nawigacyjnych, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej przedsiębiorstw lotniczych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzenia odpowiedniej kontroli załogi, ładunków oraz zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawiadnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub lotniczych urzędów nawigacyjnych. Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

#### Artykuł 17

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie wszelką zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane.

2. Jeżeli jedna Umawiająca się Strona uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia takiej zmiany.

3. Każda zmiana niniejszej Umowy lub jej Załącznika, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego Artykułu, wejdzie w życie po jej potwierdzeniu w drodze wymiany not pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

## Artykuł 18

Niniejsza umowa zawarta jest na czas nieokreślony. Którakolwiek Umawiająca się Strona może w każdym czasie wypowiedzieć Umowę w drodze powiadomienia. W takim przypadku niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę.

## Artykuł 19

Niniejsza Umowa będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

## Artykuł 20

1. Niniejsza Umowa podlega zatwierdzeniu zgodnie z prawodawstwem wewnętrznym Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu wymiany not stwierdzających to zatwierdzenie.

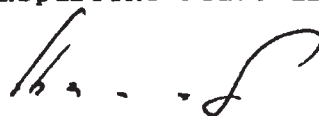
2. Niniejsza Umowa będzie stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania.

Sporządzono w Warszawie dnia *ósmego czerwca* 1993 roku w językach polskim, białoruskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności co do interpretacji, tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia  
Rządu Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia  
Rządu Republiki Białoruś



# Z A Ł A C Z N I K

do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i  
Rządem Republiki Białoruś

## I. WYKAZ TRAS

### 1. TRASY POLSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Republice Białoruś	Punkty położone dalej
Punkty w Polsce	-	Mińsk Brześć	Dwa punkty

### 2. TRASY BIAŁORUSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczpospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
Punkty na Białorusi	-	Warszawa Gdańsk	Dwa punkty

3. Punkty pośrednie i punkty położone dalej będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

**ПАГАДНЕННЕ****ПАМІХ УРАДАМ РЭСПУБЛІКІ Польшча  
І УРАДАМ РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ  
АБ ПАВЕТРАНЫХ ЗНОСІНАХ**

Урад Рэспублікі Польшча і Урад Рэспублікі Беларусь, называныя далей "Дагаворнымі Бакамі", жадаючы развіваць узаемныя адносіны ў галіне грамадзянскіх паветраных зносін, дамовіліся аб наступным:

**А р т ы к у л 1**

1. Пры выкарыстанні гэтага Пагаднення і Дадатка да яго:

а) тэрмін "Авіяцыйныя ўлады" абазначае ў Рэспубліцы Польшча - Міністра транспарту і марской гаспадаркі, і ў Рэспубліцы Беларусь - Міністра транспарту і камунікацый, або ў абодвух выпадках любую асобу ці орган, упаўнаважаных выконваць функцыі, нададзеныя пэўным уладам;

б) тэрмін "Прызначанае авіяпрадпрыемства" абазначае авіяпрадпрыемства, прызначанае для эксплуатацыі дагаворных ліній па маршрутах, вызначаных у Дадатку гэтага Пагаднення і якое атрымае дазвол на эксплуатацыю ў адпаведнасці з палажэннямі Артыкула 3 гэтага Пагаднення.

**А р т ы к у л 2**

1. Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку правы, што пералічаны ў гэтым Пагадненні, на наладжванне рэгулярных міжнародных паветраных ліній па маршрутах, вызначаных у Дадатку да гэтага Пагаднення. Гэтыя лініі і маршруты называюцца далей "дагаворнымі лініямі" і адпаведна "вызначанымі маршрутамі".

Авіяпрадпрыемства, прызначанае кожным з Дагаворных Бакоў, будзе карыстацца пры эксплуатацыі дагаворных ліній па вызначаных маршрутах наступнымі правамі:

а) пралёту тэрыторыі другога Дагаворнага Боку без пасадкі;

б) пасадкі на вызначанай тэрыторыі ў некамерцыйных мэтах;

в) браць на борт і выгружаць у міжнародных зносінах пасажыраў, багаж, пошту і тавары ў пунктах, вызначаных на пэўных маршрутах, у адпаведнасці з палажэннямі гэтага Пагаднення і Дадатка да яго.

### А р т ы к у л 3

1. Кожны Дагаворны Бок мае права прызначыць авіяпрадпрыемства для эксплуатацыі дагаворных ліній па вызначаных маршрутах. Аб гэтым прызначэнні авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку павінны паведаміць у пісьмовай форме авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку.

2. Дагаворны Бок, атрымаўшы паведамленне аб прызначэнні, павінен, згодна з умовамі пунктаў 3 і 4 гэтага Артыкула, неадкладна даць авіяпрадпрыемству, прызначанаму другім Дагаворным Бокам, адпаведны дазвол на эксплуатацыю.

3. Авіяцыйныя ўлады аднаго з Дагаворных Бакоў могуць запатрабаваць ад авіяпрадпрыемства, прызначанага другім Дагаворным Бокам доказу, што яно ў стане выканаць патрабаванні, прадугледжаныя законамі і правіламі, якія звычайна прымяняюцца азначанымі ўладамі пры эксплуатацыі міжнародных паветраных ліній і ў адпаведнасці з пастановамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года.

4. Кожны з Дагаворных Бакоў мае права адмовіць авіяпрадпрыемству, прызначанаму другім Дагаворным Бокам, выдаць дазвол на эксплуатацыю, прадугледжаную пунктам 2 гэтага Артыкула або ўвесці такія ўмовы, якія яна можа палічыць неабходнымі для выканання прызначаным авіяпрадпрыемствам правоў, абумоўленых у Артыкуле 2 гэтага Пагаднення, калі названы Дагаворны Бок не атрымае доказу таго, што пераважная частка ўласнасці і правадзейны кантроль над гэтым авіяпрадпрыемствам належыць прызначанаму ім Дагаворнаму Боку або асобам, што маюць яго грамадзянства.

5. Пасля атрымання дазволу на эксплуатацыю, прадугледжанага пунктам 2 гэтага Артыкула, прызначанае авіяпрадпрыемства можа пачаць у любы тэрмін эксплуатацыю дагаворнай лініі пры ўмове, што ў адносінах да гэтай лініі існуе дзеючы тариф, які ўстаноўлены ў адпаведнасці з пастановамі Артыкула 10 гэтага Пагаднення.

### А р т ы к у л 4

1. Кожны з Дагаворных Бакоў будзе мець права адмяніць дазвол на эксплуатацыю або спыніць карыстанне правамі прызначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку, ці можа паставіць карыстанне гэтымі правамі ў залежнасць ад выканання ўмоў, якія ён будзе лічыць неабходнымі ў выпадку, калі:

а) ён не атрымае доказаў, што пераважная частка ўласнасці і правадзейны кантроль над гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Дагаворнаму Боку, які прызначыў яго або асобам, якія маюць яе грамадзянства, ці

б) гэта авіяпрадпрыемства не будзе прытрымлівацца законаў і правіл Дагаворнага Боку, які надаў гэтыя правы, ці

в) гэта авіяпрадпрыемства не будзе эксплуатаваць дагаворныя лініі ў адпаведнасці з умовамі, устаноўленымі ў гэтым Пагадненні і ў Дадатку да яго.

2. Такое права можа выкарыстоўвацца толькі пасля кансультацый з другім Дагаворным Бокам, апроч выпадкаў, калі можа ўзнікнуць неабходнасць неадкладна адмяніць або прыпыніць дазвол, ці паставіць умовы, прадугледжаныя ў пункце 1 гэтага Артыкула, каб надалей не парушаць законы і правілы.

#### А р т ы к у л 5

1. Авіяпрадпрыемствы, прызначаныя Дагаворнымі Бакамі для эксплуатацыі дагаворных ліній павінны забяспечыць правазныя ёмістасці, адпавядаючыя бягучаму і рэальна мяржуемаму попыту міжнародных перавозак на гэтых лініях.

2. У выпадку, калі гэта патрабуецца ўнутранымі правіламі аднаго з Дагаворных Бакоў, пагадненні, якія могуць быць заключаныя паміж прызначанымі авіяпрадпрыемствамі адносна эксплуатацыі дагаворных ліній, будуць патрабаваць іх зацверджання авіяцыйнымі ўладамі гэтага Дагаворнага Боку.

#### А р т ы к у л 6

1. Павеатраныя судны, што эксплуатаюцца прызначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку на міжнародных лініях, а таксама іх штатнае абсталяванне, запасы паліва і гаруча-змазачных матэрыялаў, забеспячэнне, у тым ліку харчаванне, напіткі, табачныя вырабы, што знаходзяцца на борце павеатранага судна, будуць пры ўвозе на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку вызвалены ад абкладання мытнымі, інспекцыйнымі ды іншымі пошлінамі і падаткамі пры ўмове, што гэтае павеатранае судна будзе вернута і азначанае аснашчэнне і запасы будуць знаходзіцца на борце павеатранага судна да моманту іх вывазу.

2. Ад такіх аплат і збораў вызваляюцца, за выключэннем аплат за паслугі, ніжэйназванае:

а) запасы на борце, узятыя на тэрыторыі Дагаворнага Боку ў колькасці, вызначанай адпаведнымі ўладамі гэтага Дагаворнага Боку і прызначаных для выкарыстання на борце павеатраных суднаў, што эксплуатаюцца на міжнародных павеатраных лініях прызначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку.

б) запасныя часткі і штатнае абсталяванне, увезеныя на тэрыторыю аднаго з Дагаворных Бакоў, прызначаныя для абслугоўвання або рамонту павеатраных суднаў, што эксплуатаюцца на міжнародных лініях прызначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку.



в) паліва, прызначанае для запраўкі паветраных суднаў, якія эксплуатауюцца на міжнародных лініях прызначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку, таксама і ў тым выпадку, калі гэтыя матэрыялы былі б выкарыстаныя пры выкананні палёту на частцы маршруту над тэрыторыяй Дагаворнага Боку, дзе яны былі загрузаныя.

г) рэкламныя матэрыялы, якія выкарыстоўваюцца прызначаным авіяпрадпрыемствам на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку.

3. Калі гэта патрабуецца законамі або ўнутранымі правіламі Дагаворнага Боку, матэрыялы, пералічаныя ў пунктах 1 і 2 гэтага Артыкула, будуць падлягаць кантролю мытных улад гэтага Дагаворнага Боку.

#### **А р т ы к у л 7**

Штатнае бартавое абсталяванне, а таксама матэрыялы і запасы, што знаходзяцца на борце паветраных суднаў, якія эксплуатауюцца прызначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку, могуць быць выгрузаныя на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі са згоды таможных улад гэтай тэрыторыі.

У такім выпадку яны могуць заставацца пад наглядом гэтых улад нават да таго часу, пакуль іх не вывезуць ці не скарыстаюць іншым чынам, дазволеным гэтымі ўладамі.

#### **А р т ы к у л 8**

Пасажыры, якія едуць прамым транзітам праз тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку, будуць падлягаць спрошчанаму кантролю.

Багаж і груз, якія ідуць прамым транзітам, будуць вызваленыя ад мытных пошлін ды іншых падобных збораў.

#### **А р т ы к у л 9**

1. Законы і правілы аднаго Дагаворнага Боку, якія рэгулююць на яго тэрыторыі прыбыццё, знаходжанне і вылет паветраных суднаў, што выконваюць міжнародныя палёты, або эксплуатацыю і навігацыю гэтых паветраных суднаў у час іх знаходжання ў межах яго тэрыторыі, будуць прымяняцца да паветраных суднаў прызначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку.

2. Законы і правілы аднаго Дагаворнага Боку, якія рэгулююць на яго тэрыторыю прыбыццё, знаходжанне і адпраўленне з яго тэрыторыі пасажыраў, экіпажа, грузу і пошты, што перавозяцца на борце паветраных суднаў, у прыватнасці, правілы, што тычацца пашпартнага, мытнага і санітарнага кантролю, будуць прымяняцца да пасажыраў, экіпажа, грузу і пошты, якія прымаюцца на борт паветраных суднаў, што эксплуатауюцца прызначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку.

**А р т ы к у л 10**

1. Тарыфы, якія будуць прымяняцца прызначаным авіяпрадпрыемствам аднаго з Дагаворных Бакоў адносна перавозак на тэрыторыю або з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, будуць устаноўлены на разумным узроўні з адпаведным улікам усіх звязаных з гэтым азначаных фактараў, уключаючы эксплуатацыйныя выдаткі, разумны прыбытак і тарыфы іншых авіяпрадпрыемстваў.

2. Тарыфы, азначаныя ў пункце 1 гэтага Артыкула, будуць, па магчымасці, устанаўлівацца шляхам узаемнага пагаднення паміж прызначанымі авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў, пры кансультацыях з іншымі авіяпрадпрыемствамі, якія эксплуатауюць увесь або частку названага маршруту. Такое пагадненне будзе, па магчымасці, заключацца ў адпаведнасці з механізмам устанаўлення тарыфаў, прынятым Міжнароднай асацыяцыяй паветранага транспарту.

3. Устаноўленыя такім чынам тарыфы будуць пададзены авіяцыйным уладам Дагаворных Бакоў на адабрэненне не пазней, чым за сорок пяць (45) дзён да прапанаванай даты іх уступлення ў сілу.

У асобных выпадках гэты тэрмін можа быць скарачаны пры ўмове ўзаемнай згоды названых улад.

4. Калі прызначаныя авіяпрадпрыемствы не могуць дасягнуць дамоўленасці ў пытанні аб якім-небудзь тарыфе, або з іншых прычын тарыф не можа быць устаноўлены згодна з палажэннямі пункта 2 гэтага Артыкула, або на працягу першых трыццаці (30) дзён з вызначанага ў пункце 3 гэтага Артыкула саракапяцідзённага перыяду авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку паведамляюць аб сваёй нязгодзе адносна любога тарыфа, устаноўленага ў адпаведнасці з палажэннямі пункта 2 гэтага Артыкула, тады авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў павінны спрабаваць устанавіць гэты тарыф шляхам узаемнага пагаднення.

5. Ніякі тарыф не будзе мець сілы, калі ён не будзе ўхвалены авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў.

6. Тарыфы, устаноўленыя паводле палажэнняў гэтага Артыкула, застаюцца і дзейнічаюць да ўстанаўлення новых тарыфаў у адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула.

**А р т ы к у л 11**

1. Разлікі і плацяжы паміж прызначанымі авіяпрадпрыемствамі будуць ажыццяўляцца ў адпаведнасці з палажэннямі плацёжнага пагаднення, якія дзейнічаюць паміж абедзвюма краінамі і ў адпаведнасці з валютнымі правіламі, устаноўленымі на іх тэрыторыі.

2. Да заключэння належнага плацёжнага пагаднення вышэйназваная разлікі і плацяжы будуць адбывацца ў

свабодна канверсаванай валюце, згодна з існуючымі валютнымі правіламі.

#### А р т ы к у л 12

1. Каб пазбегчы двайнога падаткаабкладання, Дагаворныя Бакі абавязваюцца не падвяргаць ніякім абкладанням сумы ці прыбыткі ад эксплуатацыі паветраных суднаў пры міжнародных перавозках, якія ажыццяўляюцца прызначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку.

2. Дагаворныя Бакі абавязваюцца не браць падаткі з зароботнай платы работнікаў другога Дагаворнага Боку, камандзіраваных са сваёй краіны на працу ў прадстаўніцтвы, азначаныя ў Артыкуле 13 гэтага Пагаднення.

#### А р т ы к у л 13

Прызначанае авіяпрадпрыемства мае права мець на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку свае прадстаўніцтвы з персаналам, неабходным для эксплуатацыі дагаворных ліній.

#### А р т ы к у л 14

У духу цеснага супрацоўніцтва авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў перыядычна будуць праводзіць узаемныя кансультацыі, каб забяспечыць выкананне і ўзгадненне палажэнняў гэтага Пагаднення і Дадатка да яго.

#### А р т ы к у л 15

1. У выпадку ўзнікнення паміж Дагаворнымі Бакамі якой-небудзь спрэчкі адносна інтэрпрэтацыі або прымянення гэтага Пагаднення Дагаворныя Бакі будуць імкнуцца перш за ўсё вырашаць іх шляхам перагавораў.

2. Калі Дагаворныя Бакі не дасягнуць вырашэння шляхам перагавораў, яны могуць перадаць спрэчку для вырашэння якой-небудзь асабе або органу, або, па патрабаванню любога з Дагаворных Бакоў, спрэчку для рашэння можна перадаць у суд, які складаецца з трох арбітраў: па адным прызначае кожны Дагаворны Бок, а трэці прызначаецца двума ўжо прызначанымі арбітрамі. Кожны з Дагаворных Бакоў абавязаны прызначыць арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання па дыпламатычных каналах адным Дагаворным Бокам ад другога паведамлення з патрабаваннем рашэння спрэчкі шляхам арбітражу, пасля гэтага трэці арбітр павінен быць прызначаны на працягу наступных шасцідзесяці (60) дзён. Калі адзін з Дагаворных Бакоў не зможа прызначыць арбітра ў вызначаны тэрмін, кожны Дагаворны Бок можа звярнуцца да Старшыні Рады Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі з просьбай прызначыць арбітра або арбітраў, у залежнасці ад выпадка. У такім выпадку трэці арбітр павінен быць грамадзянінам трэцяй Дзяржавы, і дзейнічаць у якасці Старшыні арбітражнага органа.

3. Дагаворныя Бакі падпарадкоўваюцца любому рашэнню паводле пункта 2 гэтага артыкула.

### А р т ы к у л 16

1. Дагаворныя Бакі пацвярджаюць свае правы і абавязкі згодна з міжнародным заканадаўствам, уключаючы Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, падпісаную ў Чыкага 7 снежня 1944 г., і ўключаючы Канвенцыю аб злачынствах і некаторых іншых актах, якія ўчыняюцца на борце паветранага судна, падпісаную ў Токіо 14 верасня 1963 г., Канвенцыю аб прадухіленні незаконнага захопу паветранага судна, падпісаную ў Гаазе 16 снежня 1970 г., і Канвенцыю аб прадухіленні незаконных актаў, накіраваных супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісаную ў Манрэалі 23 верасня 1971 г. Дагаворныя Бакі пацвярджаюць, што іх абавязацельствы ахоўваюць бяспеку грамадзянскай авіяцыі ад актаў незаконнага ўмяшальніцтва і з'яўляюцца неад'емнай часткай іх узаемных пагадненняў у адпаведнасці з гэтым Пагадненнем.

2. Дагаворныя Бакі аказваюць па просьбе любую неабходную дапамогу адзін аднаму для прадухілення актаў незаконнага захопу паветраных суднаў ды іншых незаконных актаў, накіраваных супраць бяспекі паветраных суднаў, іхніх пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў і навігацыйных сродкаў, а таксама ўсялякай іншай пагрозы бяспекі грамадзянскай авіяцыі.

3. Дагаворныя Бакі ў сваіх узаемаадносінах дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы, устаноўленымі Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі, названымі Дадаткам да Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, у той ступені, у якой такія палажэнні па бяспецы прымяняльныя да Дагаворных Бакоў; Бакі могуць патрабаваць, каб эксплуатанты паветраных суднаў, зарэгістраваныя гэтымі Бакамі, або эксплуатанты паветраных суднаў, асноўнае месца дзейнасці якіх ці сталае месца пражывання знаходзіцца на іх тэрыторыі, і эксплуатанты аэрапортаў на іх тэрыторыі дзейнічалі згодна з такімі палажэннямі па авіяцыйнай бяспецы.

4. Кожны з Дагаворных Бакоў пагаджаецца, што ад такіх эксплуатантаў паветраных суднаў можна патрабаваць выканання палажэнняў авіяцыйнай бяспекі, вызначаных у пункце 3, якія патрабуе другі Дагаворны Бок пры ўваходзе, выхадзе або знаходжанні ў межах тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку. Кожны Дагаворны Бок гарантуе эфектыўнае прымяненне адпаведных мер у межах яго тэрыторыі для абароны паветраных суднаў і для праверкі пасажыраў, экіпажа, ручной паклажы, багажу, грузу і запасаў паветранага судна перад і падчас пасадкі або пагрузкі. Кожны Дагаворны Бок добразычліва разглядае любую просьбу другога Дагаворнага Боку аб прыняцці

абгрунтаваных спецыяльных мер бяспекі ў адказ на канкрэтную пагрозу.

5. Калі ўзнікае інцыдэнт або пагроза інцыдэнту, звязанага з незаконным захопам грамадзянскага паветранага судна, або з іншымі незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі такога паветранага судна, іх пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў ці навігацыйных сродкаў, Дагаворныя Бакі дапамагаюць адзін аднаму: наладжваюць сувязі, прымаюць адпаведныя меры з мэтай хуткага і паспяховага спынення такога інцыдэнту або яго пагрозы.

#### **А р т ы к у л 17**

1. Кожны Дагаворны Бок можа ў любы час прапанаваць другому Дагаворнаму Боку любыя змены, увядзенне якіх у гэтае Пагадненне лічыць пажаданым.

2. Калі адзін з Дагаворных Бакоў лічыць пажаданым увядзенне любой папраўкі ў Дадатак да гэтага Пагаднення, авіяцыйныя ўлады гэтых Дагаворных Бакоў могуць дамовіцца аб увядзенні такой папраўкі.

3. Кожная папраўка да гэтага Пагаднення або да яго Дадатку, якая адпавядае палажэнням пунктаў 1 або 2 гэтага Артыкула, уваходзіць у сілу пасля яе пацверджання шляхам абмену нотамі паміж Дагаворнымі Бакамі.

#### **А р т ы к у л 18**

Гэтае Пагадненне заключана на нявызначаны тэрмін. Яно можа быць у любы час дэансавана кожным з Дагаворных Бакоў, калі адзін Дагаворны Бок паведаміць пісьмова другому Дагаворнаму Боку аб дэансацыі.

У такім выпадку гэтае Пагадненне траціць сілу праз дванаццаць месяцаў, пачынаючы з таго дня, калі другі Дагаворны Бок атрымаў паведамленне аб дэансацыі.

#### **А р т ы к у л 19**

Гэтае Пагадненне будзе зарэгістравана ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.

#### **А р т ы к у л 20**

1. Гэтае Пагадненне падлягае ўхваленню ў адпаведнасці з заканадаўствам кожнага з Дагаворных Бакоў і ўвойдзе ў сілу з дня абмену нотамі, якія пацвярджаюць гэта адабрэнне.

2. Палажэнні гэтага Пагаднення часова прымяняюцца з дня яго падпісання.

Учынена ў **ВАРШАВЕ 08 ЧЕРВЕНЯ**  
1993 года ў двух экзэмплярах кожны на польскай,  
беларускай і англійскай мовах, прычым усе тэксты маюць  
аднолькавую сілу.

У выпадку розначытанняў перавага аддаецца  
тэксту на англійскай мове.

За Урад  
Рэспублікі Польшча



За Урад  
Рэспублікі Беларусь



**Д а д а т а к**

па Пагаднення паміж Урадам Рэспублікі Беларусь  
і Урадам Рэспублікі Польшча аб рэгулярных  
паветраных зносінах

## Спісак маршрутаў

## 1. Лініі Рэспублікі Польшча

Пункты адпраўкі	Пункты ў Рэспубліцы Беларусь	Пункты за межамі
Пункты ў Польшчы	Мінск Брэст	Два пункты

## 2. Лініі Рэспублікі Беларусь

Пункты адпраўкі:	Пункты ў Рэспубліцы Польшча	Пункты за межамі
Пункты ў Беларусі	Варшава Гданьск	Два пункты

3. Пункты прамежкавыя і пункты за межамі будуць узгоднены прызначаным авіяпрадпрыемствам і адобраны авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў.



## A G R E E M E N T

between the Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Belarus concerning civil air transport.

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Belarus hereinafter called "the Contracting Parties",

desiring to promote the mutual relations in the area of civil aviation, have agreed as follows:

### Article 1

For the purposes of this Agreement and of the Annex thereto:

- a/ the term "aeronautical authority" shall mean, in the case of the Republic of Poland - the Minister of Transport and Maritime Economy, and, in case of the Republic of Belarus - the Minister of Transport and Communication, or in both cases, any person or body authorized to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- b/ the term "designated airline" shall mean an airline which has been designated for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement.

### Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto.

Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a/ to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b/ to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c/ to take on and to put down in international traffic passengers, mail and cargo at the specified points on the specified routes, subject to the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

### Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that services.

#### Article 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- a/ in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- b/ in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- c/ in case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 5

1. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the international carriage on these services.

2. If the national regulations of a Contracting Party so require, the agreements, which may be concluded between the designated airlines for the purpose of operating the agreed services, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the said Contracting Party.

## Article 6

1. Aircraft engaged in international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that aircraft is re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board this aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:

- a/ aircraft stores taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party,
- b/ spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in international service by the designated airline of the other Contracting Party,
- c/ fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
- d/ advertising materials used by designated airline on the territory of the other Contracting Party.

3. If national laws or regulations of either Contracting Party so require, material referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

#### Article 7

The regular airborne equipment, as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory.

In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

#### Article 8

Passengers in direct transit across the territory of one Contracting Party shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### Article 9

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of such aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crew, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular these regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

#### Article 10

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit and the tariffs of the other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement, shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or, if during the first thirty days of the forty-five period referred to in paragraph 3 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

#### Article 11

1. Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both countries and in conformity with currency regulations being in force on their territories.

2. In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in convertible currency in accordance with the currency regulations being in force.

#### Article 12

1. Each Contracting Party exempts receipts coming from the operation of aircraft in international traffic by the designated airline from any taxes, charges from profits as well as from other financial charges.

2. Each Contracting Party undertakes not to collect taxes from salaries of employees of the other Contracting Party delegated from its country to work in the representations mentioned in Article 13 of this Agreement.

#### Article 13

The designated airlines shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party their representations with the necessary personnel to operate the agreed air services.

#### Article 14

In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

#### Article 15

1. In the case any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either



Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

#### Article 16

1. The Contracting Parties reaffirm their rights and obligations under international law, including the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, and including the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971. The Contracting Parties affirm that their obligations to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of their mutual relations under the present Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all possible assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security standards are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security standards.

4. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security standards referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### Article 17

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to bring to this Agreement.

2. If one Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.

3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 1 or 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of notes between the Contracting Parties.

#### Article 18

This Agreement is concluded for indefinite time.

Either Contracting Party may at any time denounce it by notification. In such a case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of notification by the other Contracting Party.

**Article 19**

This Agreement shall be registered with International Civil Aviation Organization.

**Article 20**

1. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of the Contracting Parties and shall come into effect on the day of the exchange of notes stating that this legislation has been complied with.

2. This Agreement shall provisionally apply from the date of signature.

Done in duplicate at...*Minsk*.....on the ...*June*...*8th*.  
1993 in the Polish, Belorussian and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the  
Republic of Poland



For the Government of the  
Republic of Belarus



# A N N E X

TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF  
POLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BELARUS

## ROUTE SCHEDULE

### 1. POLISH ROUTES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Belarus	Points beyond
Points in Poland	-	Minsk Brest	Two points

### 2. BELORUSSIAN ROUTES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Poland	Points beyond
Points in Belarus	-	Warsaw Gdansk	Two points

3. Intermediate points and points beyond will be agreed between the designated airline and subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.