



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 8 lipca 2021 r.

Poz. 616

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Państwa Kataru o komunikacji lotniczej,

podpisana w Warszawie dnia 21 kwietnia 1998 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Państwa Kataru, zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”;

Będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku;

Pragnąc zawrzeć Umowę, uzupełniającą do wymienionej Konwencji, w celu ustanowienia komunikacji lotniczej między i poza ich odnośnymi terytoriami;

Uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1 Definicje

Dla celów niniejszej Umowy, o ile z kontekstu nie wynika inaczej:

a) wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z Artykułem 90 tej Konwencji i każdą zmianę Załączników lub Konwencji zgodnie z jej Artykułami 90 i 94, o ile te Załączniki i zmiany są obowiązujące lub zostały ratyfikowane przez obie Umawiające się Strony;

b) wyrażenie "władze lotnicze" oznacza: w przypadku Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz osobę lub organ upoważniony do pełnienia funkcji wykonywanych obecnie przez wymienionego Ministra lub funkcji podobnych; w przypadku Rządu Państwa Kataru, Ministra Komunikacji i Transportu oraz osobę lub organ uprawniony do pełnienia funkcji obecnie wykonywanych przez wymienionego Ministra lub funkcji podobnych;

c) wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy;

d) wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do państwa ma znaczenie określone dla niego w Artykule 2 Konwencji;

e) wyrażenia "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwo lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenia odpowiednio określone dla nich w Artykule 96 Konwencji.

ARTYKUŁ 2

Stosowanie Konwencji Chicagowskiej

Postanowienia niniejszej Umowy będą stosowane z zastrzeżeniem postanowień Konwencji, o ile postanowienia te mają zastosowanie do międzynarodowych linii lotniczych.

ARTYKUŁ 3

Przyznanie praw

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa w odniesieniu do jej rozkładowych międzynarodowych linii lotniczych:

- a) prawo przelotu bez lądowania nad jej terytorium,
- b) prawo do lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych.

2. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wymienione w niniejszej Umowie w celu ustanowienia rozkładowych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w odpowiedniej części Załącznika do niniejszej Umowy. Takie linie i trasy zwane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą korzystać, w uzupełnieniu do praw wyszczególnionych w ustępie 1 niniejszego Artykułu, z prawa do lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w punktach wymienionych dla tej trasy w Załączniku do niniejszej Umowy, w celu zabrania na pokład i wylądowania pasażerów i ładunków, włączając pocztę, łącznie lub oddzielnie.

3. Żadne z postanowień ustępu 2 niniejszego Artykułu nie będzie rozumiane jako przyznanie przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów i ładunków, włączając pocztę, przewożonych na zasadzie najmu lub za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 4

Wyznaczenie i upoważnienie

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć w drodze pisemnej drugiej Umawiającej się Stronie przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia druga Umawiająca się Strona, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, niezwłocznie udzieli wyznaczonemu przedsiębiorstwu lub wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych.

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 określone w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanymi przez te władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówienia udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, lub nałożenia takich warunków jakie może uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w Artykule 3 niniejszej Umowy, w każdym przypadku, gdy wymieniona Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze lub do jej obywateli.

5. Gdy przedsiębiorstwo lotnicze zostało wyznaczone i upoważnione, może ono w każdym czasie rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii, pod warunkiem, że taryfa ustanowiona zgodnie z postanowieniami Artykułu 9 niniejszej Umowy jest obowiązująca w odniesieniu do tej linii.

ARTYKUŁ 5

Cofnięcie lub zawieszenie zezwoleń eksploatacyjnych

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw, wyszczególnionych w Artykule 3 niniejszej Umowy, przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę, bądź nałożyć takie warunki, jakie uzna za konieczne przy korzystaniu z tych praw:

a) w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze lub do obywateli tej Umawiającej się Strony; albo

b) w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw lub przepisów Umawiającej się Strony przyznającej te prawa; albo

c) w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie działa zgodnie z warunkami zawartymi w niniejszej Umowie.

2. Prawo to może być wykonywane tylko po konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, o ile natychmiastowe cofnięcie, zawieszenie lub nałożenie warunków, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, nie jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

ARTYKUŁ 6

Zwolnienie od opłat celnych i innych opłat

1. Statki powietrzne używane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe (w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń) na pokładzie takich statków powietrznych będą zwolnione od wszystkich opłat celnych, opłat manipulacyjnych i innych podobnych opłat, przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że takie wyposażenie i zapasy pozostają

na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu lub zużycia na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium.

2. Zwolnione będą również od takich samych opłat, z wyjątkiem opłat związanych z wykonywanymi usługami:

a) zapasy pokładowe wzięte na pokład na terytorium Umawiającej się Strony zgodnie z limitami ustalonymi przez władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych drugiej Umawiającej się Strony używanych na międzynarodowej linii lotniczej;

b) części zapasowe i normalne wyposażenie wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony do eksploatacji lub naprawy statków powietrznych używanych na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

c) materiały pędne i smary wzięte na terytorium Umawiającej się Strony przez wylatujące statki powietrzne wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony używane na międzynarodowej linii lotniczej, nawet jeżeli te zapasy będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały zabrane na pokład;

d) materiały reklamowe i dokumenty przedsiębiorstwa lotniczego, nie posiadające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

e) wyposażenie biurowe, wwieszone na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony, potrzebne do użytku przez przedstawicielstwa wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że takie wyposażenie będzie w dyspozycji tych przedstawicielstw w ciągu trzech (3) lat od daty ich wwieszenia na to terytorium i pod warunkiem stosowania zasady wzajemności.

Materiały, o których mowa w punktach (a), (b) i (c) powyżej, mogą pozostawać pod nadzorem celnym lub kontrolą.

3. Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego, przeznaczonego dla tego celu, poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

ARTYKUŁ 7

Wyładowywanie wyposażenia, materiałów i zapasów

Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy, znajdujące się na pokładzie statków powietrznych którejkolwiek Umawiającej się Strony, mogą być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą organów celnych na tym terytorium. W takim przypadku mogą one pozostawać pod nadzorem wymienionych organów do czasu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie, zgodnie z przepisami celnymi.

ARTYKUŁ 8

Zasady regulujące eksploatację uzgodnionych linii

1. Przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą mieć sprawiedliwe i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach między swoimi odnośnymi terytoriami.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie uwzględniać interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które to ostatnie przedsiębiorstwo lotnicze eksploatuje na całości lub części tych samych tras.

3. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle dostosowane do zapotrzebowania na usługi transportowe na określonych trasach i za swoje główne zadanie będą mieć oferowanie, przy rozsądnym wskaźniku wykorzystania zdolności przewozowej odpowiedniej dla bieżącego i rozsądnie przewidywanego

zapotrzebowania na przewozy pasażerów i ładunków, w tym poczty, rozpoczynających lub kończących się na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze. Przewozy pasażerów i ładunków, włączając pocztę, zarówno zabranych na pokład jak i wyładowanych w punktach na określonych trasach na terytorium państw innych niż wyznaczające przedsiębiorstwo lotnicze będą wykonywane zgodnie z ogólnymi zasadami, zgodnie z którymi zdolność przewozowa będzie dostosowana do:

a) zapotrzebowania na przewozy na i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze;

b) zapotrzebowania na przewozy regionu, przez który przebiega uzgodniona linia lotnicza, po uwzględnieniu innych usług transportowych ustanowionych przez przedsiębiorstwa lotnicze państw położonych w tym regionie; oraz

c) zapotrzebowania na przewozy tranzytowe.

4. Opłaty, jakie mogą być nałożone lub na których nałożenie Umawiająca się Strona może wydać zezwolenie, za korzystanie z portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej przez statki powietrzne drugiej Umawiającej się Strony, nie będą wyższe niż te, które mogłyby być stosowane w odniesieniu do własnych statków powietrznych używanych na międzynarodowych rozkładowych liniach lotniczych.

ARTYKUŁ 9

Taryfy

1. Dla celów poniższych ustępów, wyrażenie "taryfa" oznacza ceny pobierane za przewóz pasażerów i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, włączając ceny i warunki dla agentów i innych usług pomocniczych, wyłączając jednak opłaty i warunki przewozu poczty.

2. Taryfy, które będą stosowane przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony za przewóz na lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą ustalane na rozsądnych poziomach, z należyтым uwzględnieniem wszystkich właściwych czynników łącznie z kosztami eksploatacji, rozsądnym zyskiem i taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

3. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą, w miarę możliwości, uzgadniane przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi eksploatującymi całość lub części trasy, a porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiągnięte przy zastosowaniu procedur ustanawiania taryf Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

4. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron co najmniej na czterdzieści pięć (45) dni przed datą proponowaną do ich wejścia w życie. W szczególnych przypadkach termin ten może być skrócony, stosownie do porozumienia wymienionych władz.

5. Zatwierdzenie może być wyraźne; jeśli żadna z władz lotniczych nie wyrazi dezaprobaty w ciągu trzydziestu (30) dni od daty przedłożenia, zgodnie z ustępem 3 niniejszego Artykułu, taryfy te będą uważane za zatwierdzone. W przypadku skrócenia terminu przedłożenia, jak postanowiono w ustępie 3, władze lotnicze mogą uzgodnić, że termin, w ciągu którego każda dezaprobata musi być notyfikowana, będzie krótszy niż trzydzieści (30) dni.

6. Jeżeli niemożliwe jest uzgodnienie taryfy zgodnie z ustępem 3 niniejszego Artykułu lub jeżeli w terminie określonym zgodnie z ustępem 5 niniejszego Artykułu, jedna władza lotnicza przekaze drugiej władzy lotniczej powiadomienie o swojej dezaprobatie taryfy uzgodnionej zgodnie z postanowieniami ustępu 3 niniejszego Artykułu, władze lotnicze obu Umawiających się Stron, po konsultacji z władzami lotniczymi jakiegokolwiek innego państwa których opinię uważają za przydatną, będą starać się ustalić taryfę w drodze wspólnego porozumienia.

7. Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do jakiegokolwiek taryfy przedłożonej im zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu lub na ustalenie jakiegokolwiek taryfy zgodnie z ustępem 6 niniejszego Artykułu, spór będzie rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami Artykułu 16 niniejszej Umowy.

8. Taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu pozostaje w mocy do czasu ustalenia nowej taryfy. Jednakże ważność taryfy nie może być przedłużona, na mocy niniejszego ustępu, na okres dłuższy niż dwanaście (12) miesięcy od daty, od której miałyby wygasnąć.

ARTYKUŁ 10

Dostarczanie informacji statystycznych

Władze lotnicze Umawiającej się Strony będą przekazywać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony na ich prośbę, takie dane statystyczne lub inne zestawienia, jakie mogą być rozsądnie wymagane, w celu dokonania przeglądu zdolności przewozowej oferowanej na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze tej pierwszej Umawiającej się Strony. Takie dane statystyczne powinny obejmować wszelkie informacje niezbędne do określenia wielkości przewozów wykonywanych przez te przedsiębiorstwa lotnicze na uzgodnionych liniach oraz punktów rozpoczęcia i zakończenia tych przewozów.

ARTYKUŁ 11

Transfer dochodów

1. Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa transferu nadwyżki wpływów nad wydatkami, osiągniętej na terytorium odnośnej Umawiającej się Strony. Transfer taki dokonywany będzie przy zastosowaniu oficjalnych kursów wymiany, a w przypadku braku takich kursów wymiany, przy zastosowaniu kursów dla płatności bieżących, przeważających na rynku wymiany walut obcych.

2. Jeżeli Umawiająca się Strona nałoży ograniczenia na transfer nadwyżki wpływów nad wydatkami przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, ta druga Umawiająca się Strona ma prawo wprowadzenia podobnych ograniczeń w odniesieniu do wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego pierwszej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 12 Ochrona lotnictwa

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania wobec siebie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony w szczególności będą działać zgodnie z postanowieniami 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.

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

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do obu 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 takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

Każda Umawiająca się Strona zapewni, aby stosowane były efektywnie odpowiednie środki na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wchodzenia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego. Każda Umawiająca się Strona będzie pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa dla zapobieżenia konkretnej groźbie.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub urzędzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

6. Jeżeli jedna Umawiająca się Strona ma problemy dotyczące postanowień bezpieczeństwa lotniczego, zawartych w niniejszym Artykule, władze lotnicze którejkolwiek Umawiających się Stron mogą zażądać natychmiastowych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 13

Stosowanie prawa wewnętrznego

1. Ustawy i przepisy Umawiającej się Strony dotyczące przybycia lub opuszczenia jej terytorium przez pasażerów, załogi lub ładunki, takie jak przepisy dotyczące przyjęcia, odprawy, imigracji, paszportów, ceł, odprawy medycznej, sanitarnej i kwarantanny, będą przestrzegane w odniesieniu do takich pasażerów, załóg lub ładunków z chwilą ich przybycia, opuszczenia lub podczas pobytu na terytorium tej Umawiającej się Strony.

2. Będą stosowane ustawy i przepisy Umawiającej się Strony dotyczące dopuszczenia na lub opuszczenia jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej albo dotyczące eksploatacji i nawigacji takich statków powietrznych drugiej Umawiającej się Strony w czasie ich pobytu na tym terytorium.

3 Właściwe władze Umawiającej się Strony będą miały prawo przy lądowaniu lub odlocie statku powietrznego drugiej Umawiającej się Strony poddać taki statek powietrzny inspekcji bez powodowania nie usprawiedliwionej zwłoki oraz sprawdzić świadectwa i inne dokumenty, przewidziane przez Konwencję.

ARTYKUŁ 14

Działalność handlowa

Każda Umawiająca się Strona zezwala wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony na delegowanie i zatrudnianie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pracowników i innego personelu w zakresie obsługi administracyjnej, technicznej i handlowej ich linii lotniczych, zgodnie z zasadami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi przybycia, pobytu i zatrudnienia.

ARTYKUŁ 15

Konsultacje

1. W duchu ścisłej współpracy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu konsultować się w celu zapewnienia stosowania i przestrzegania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika oraz w celu wprowadzenia do niej zmian.

2. Każda z Umawiających się Stron może w drodze pisemnej zażądać konsultacji, które powinny rozpocząć się w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania powiadomienia, chyba, że obie Umawiające się Strony uzgodnią przedłużenie tego terminu.

ARTYKUŁ 16

Rozstrzygnięcie sporów

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą przede wszystkim dążyły do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia osobie lub organowi; jeśli tak nie uzgodnią, na prośbę którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór przedstawiony będzie do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech (3) arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda Umawiająca się Strona wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony powiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu przez taki trybunał, trzeci zaś arbiter będzie wyznaczony w terminie następujących sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w określonym terminie, Przewodniczący Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego może, na prośbę którejkolwiek z Umawiających się Stron, wyznaczyć arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel państwa trzeciego i będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

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

ARTYKUŁ 17

Zmiana

1. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron uważa za pożądane dokonanie zmiany któregoś z postanowień niniejszej Umowy, zmiany takie, jeżeli zostaną uzgodnione między Umawiającymi się Stronami i jeżeli to niezbędne, po konsultacjach przeprowadzonych zgodnie z Artykułem 15 niniejszej

Umowy, wejdą w życie po ich potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.

2. Jeżeli zmiana będzie dotyczyć postanowień Umowy innych niż zawarte w Załączniku, zmiana ta będzie zatwierdzona przez każdą z Umawiających się Stron, zgodnie z jej procedurami konstytucyjnymi.

3. Jeśli zmiana dotyczyć będzie tylko postanowień Załącznika, będzie ona uzgodniona przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 18

Rejestracja w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego

Umowa niniejsza oraz każda do niej zmiana będzie zarejestrowana w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 19

Załączniki

Załączniki do niniejszej Umowy traktuje się jako część Umowy i wszelkie powoływania się na nią zawierają także powoływanie się na Załączniki, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyraźnie stwierdza się inaczej.

ARTYKUŁ 20

Wypowiedzenie

Każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy; taka notyfikacja będzie równocześnie przekazana do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku, Umowa utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że notyfikacja o wypowiedzeniu zostanie wycofana w drodze porozumienia przed upływem tego terminu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę, domniemywać się będzie jej otrzymanie po upływie czternastu (14) dni od otrzymania notyfikacji przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

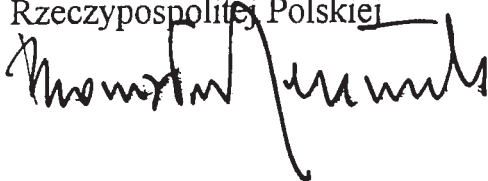
ARTYKUŁ 21 Wejście w życie

Umowa niniejsza podlega zatwierdzeniu zgodnie z wymogami konstytucyjnymi państwa każdej z Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych przez Umawiające się Strony.

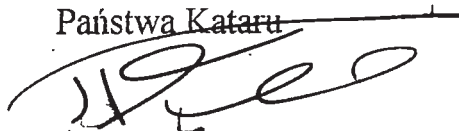
NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez ich Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Warszawie dnia²¹.....kwietnia 1998 roku, w dwóch egzemplarzach, w językach polskim, arabskim i angielskim; przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W razie rozbieżności przy interpretacji, tekst angielski uważany będzie za rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia Rządu
Państwa Kataru



ZAŁĄCZNIK**WYKAZ TRAS - 1**

Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

Z	Do	Punkty pośrednie	Punkty położone dalej
(1)	(2)	(3)	(4)
Punkty w Polsce	Punkty w Katarze	Wszelkie punkty	Wszelkie punkty

WYKAZ TRAS - 2

Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Państwa Kataru:

Z	Do	Punkty pośrednie	Punkty położone dalej
(1)	(2)	(3)	(4)
Punkty w Katarze	Punkty w Polsce	Wszelkie punkty	Wszelkie punkty

اتفاق النقل الجوي
بين حكومة
جمهورية بولندا وحكومة دولة قطر

اتفاق النقل الجوي بين حكومة
جمهورية بولندا وحكومة دولة قطر

ان حكومة جمهورية بولندا

وحكومة دولة قطر

ويشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين وبما انهما طرفان في معاهدة الطيران
المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر لعام
١٩٤٤ م .

ورغبة كل منهما في تطبيق مبادئ هذه المعاهدة وتطوير النقل الجوي بين
بلديهما لغرض إنشاء خطوط جوية منتظمة بين إقليميهما وما وراءهما ،

فقد اتفقتا على ما يلي:

مادة (١) تعريف

فيما يتعلق بتطبيق هذا الإتفاق ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

١- تعني كلمة (المعاهدة) معاهدة الطيران المدني الدولي المعروضة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤م وملاحقها المعتمدة وفقاً للمادتين (٩٠) و (٩٤) منها طالما أن هذه التعديلات أو الملاحق أصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين .

٢- تعني عبارة (سلطة الطيران) بالنسبة لحكومة الجمهورية البولندية (وزير النقل والإقتصاد البحري) أو أي شخص أو أي هيئة يعهد إليها القيام بأي من الوظائف الحالية للوزير المذكور أو أية وظائف .وبالنسبة لدولة قطر وزير المواصلات والنقل أو أي شخص أو أي هيئة يعهد إليها القيام بأي من الوظائف الحالية للوزير المذكور أو أية وظائف مماثلة ،

٣- تعني عبارة (المؤسسة المعينة) مؤسسة النقل الجوي التي تم تعيينها ورخص لها طبقاً لأحكام المادة (الثالثة) من هذا الإتفاق .

٤- تعني كلمة (إقليم) فيما يتعلق بأي من الدولتين المعنى الموضح في المادة (الثانية) من المعاهدة .

٥- تكون للإصطلاحات (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (هبوط لأغراض غير تجارية) المعاني الموضحة بخصوص كل منها في المادة (السادسة والتسعين) من المعاهدة .

مادة (٢)
تطبيق معاهدة الطيران المدني الدولي
(شيكاغو سنة ١٩٤٤ م)

تخضع أحكام هذا الإتفاق لأحكام المعاهدة المذكورة طالما أن تلك الأحكام مطبقة على الخطوط الجوية الدولية .

مادة (٣) حقوق النقل

١- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :
أ- الطيران عبر إقليمه دون هبوط .
ب- الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية .

٢- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضحة في الإتفاق لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذا الإتفاق ، ويطلق على هذه الخطوط والطرق (الخطوط المتفق عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي وتتمتع المؤسسة المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها خط متفق عليه على أي طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في الفقرة الأولى من هذه المادة بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذا الإتفاق وذلك لغرض أخذ وإنزال (ركاب - بضائع - بريد) جملة أو مجزأة .

٣- ليس في نص الفقرة الثانية من هذه المادة ما يمكن تفسيره على إنه يمنح المؤسسة المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب وبضائع و بريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل نفس الإقليم .

مادة (٤) تعيين المؤسسات

١- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة .

٢- على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم هذا الإخطار أن يصدر تراخيص التشغيل اللازمة للمؤسسة أو المؤسسات المعينة دون تأخير مع مراعاة أحكام الفقرتين (الثالثة والرابعة) من هذه المادة .

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعينة من الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه يتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وبشرط أن تكون هذه القوانين والأنظمة متفقة مع أحكام المعاهدة .

٤- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في عدم الموافقة على منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (الثانية) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على نشاط المؤسسة المعينة عند ممارستها للحقوق المبينة في المادة (الثالثة) من الإتفاق وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها أحد الطرفين المتعاقدين بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو في يد رعاياه .

٥- يجوز للمؤسسة المعينة الصادر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بشرط أن تكون التعريفات المطبقة وفقاً لأحكام المادة (التاسعة) من هذا الإتفاق سارية المفعول بالنسبة لتلك الخطوط .

مادة (٥)
إلغاء أو وقف العمل بترخيص التشغيل

١- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق إلغاء تراخيص التشغيل أو وقف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المحددة في المادة الثالثة من هذا الإتفاق أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في الحالات التالية :

أ- في أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو في يد رعاياه .

ب- في حالة تقصير المؤسسة المذكورة في التقيد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق .

ج- في حالة عدم قيام المؤسسة المذكورة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة في هذا الإتفاق .

٢- لا يتم الإلغاء أو فرض الشروط المنوه عنها في الفقرة الأولى من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك حسب شروط الفقرة الأولى من هذه المادة بشكل فوري للحيلولة دون الإستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة .

مادة (٦)

الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها

١- تعفى الطائرات التي تستثمرها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك إمدادات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية للطائرات وموّن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ) عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر على متن طائرات تلك المؤسسة من الرسوم الجمركية ، رسوم التفتيش وأية رسوم مماثلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط إبقاء هذه الإمدادات والموّن على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها أو استهلاكها على جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم .

٢- بإستثناء أجور الخدمات التي تقدم إلى الطائرات يعفى من الرسوم الجمركية والرسوم المماثلة ما يلي :

أ- موّن الطائرات التي تحمل في إقليم الطرف المتعاقد وفي الحدود المسموح بها من قبل السلطات المختصة في هذا الإقليم لإستخدامها على الطائرة في رحلات دولية للطرف المتعاقد الآخر .

ب- قطع الغيار والمعدات العادية المستوردة إلى إقليم الطرف المتعاقد لإصلاح وصيانة طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين والعاملة على خطوط جوية دولية حتى لو استخدمت على جزء من الرحلة فوق أراضي الطرف المتعاقد التي أخذت منه .

ج- إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي تتزود بها طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر حتى لو استهلكت تلك الإمدادات في رحلات فوق أراضي الطرف المتعاقد الآخر .

د- المواد الإعلانية ومستندات شركة الطيران والتي ليست لها قيمة تجارية والمستخدمه بواسطة المؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

هـ- معدات المكتب التي يتم إحضارها إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بغرض إستخدامها في المكاتب الخاصة بالمؤسسات المعينة للطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تبقى هذه المعدات في حوزة المكاتب لمدة ثلاث سنوات من تاريخ دخولها إلى إقليم ذلك الطرف مع تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل .

المواد المشار إليها في الفقرات السابقة (أ) و (ب) و (ج) من الممكن إيداعها تحت إشراف ومراقبة سلطات الجمارك .

٣- المسافرين ، العفش والشحن العابر مباشرة لإقليم طرف متعاقد ودون ترك ساحة المطار المخصصة لهم تخضع لمراقبة بسيطة ، العفش والشحن العابر أيضا يعفى من الرسوم الجمركية أو أي رسوم أخرى .

مادة (٧)**إنزال الأجهزة والمعدات والمواد**

يجوز إنزال الأجهزة العادية المحمولة جواً وكذلك المعدات والمواد المحفوظة على متن طائرات إحدى الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر شريطة موافقة سلطات الجمارك في ذلك الإقليم ، وفي هذه الحالة توضع هذه الأجهزة والمعدات والمواد تحت الرقابة الجمركية حتى يعاد تصديرها أو التخلص منها وفقاً للأنظمة الجمركية .

مادة (٨)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

١- يجب أن يتوفر لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها وذلك على الطرق المحددة بين إقليميهما .

٢- على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ في إعتبارها أثناء تشغيلها للخطوط المتفق عليها مصالح مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي للطرف الآخر على نفس الطريق أو جزء منه .

٣- يجب أن ترتبط الخدمات الجوية التي تقوم بتقديمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ارتباطاً وثيقاً باحتياجات النقل العام على الطرق المحددة وأن يكون الهدف الرئيسي لها توفير سعة بمعامل تحميلي يتناسب واحتياجات النقل الراهنة والمتوقعة لنقل الركاب والبضائع والبريد الناشئ من أو المنتهي إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي ، كما أن تأمين نقل الركاب والبضائع الذين يتم حملهم من وإنزالهم في نقاط على الطرق المحددة في إقليم دول أخرى غير تلك التي عينت مؤسسة النقل الجوي يجب أن يتم وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بتناسب السعة مع :

أ- متطلبات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي .

ب- متطلبات الحركة للمنطقة التي تمر من خلالها الخطوط المتفق عليها بعد الأخذ في الإعتبار الخطوط الجوية الأخرى لمؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .

ج- متطلبات تشغيل مؤسسات النقل الجوي العابرة .

٤- لا يجوز أن تكون الرسوم التي يفرضها أو يأذن بفرضها أي من الطرفين المتعاقدين على طائرات الطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامها للمطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى الواقعة تحت إدارته أعلى من تلك التي تنفَعها طائراته المستثمرة على الخطوط الجوية الدولية المنتظمة .

مادة (٩) التعريفات

١- يقصد بإصطلاح (التعريف) في الفقرات التالية الأسعار التي تدفع لنقل الركاب و البضائع و الشروط التي تخضع لها هذه الأسعار بما في ذلك أسعار و شروط الوكالة و غيرها من الخدمات المساعدة ، و ذلك باستثناء أجور و شروط نقل البريد .

٢- تحدد التعريفات التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين عن النقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة و متكافئة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك ، بما فيها تكاليف التشغيل و الربح المعقول و تعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى .

٣- تعتمد التعريفات المشار إليها في الفقرة (الأولى) من هذه المادة وفقاً للإتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي التي تستثمر جميع الطرق المحددة أو جزء منها ، و يتم هذا الإتفاق كلما كان ذلك ممكناً ، وفقاً لإجراءات إتحاد مؤسسات النقل الجوي الدولي بالنسبة لتحديد التعريفات .

٤- تعرض التعريفات المتفق عليها على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها و ذلك قبل (خمسة و أربعين يوماً) على الأقل من التاريخ المقرر لتطبيقها . و يجوز في حالات خاصة إنقاص هذه المدة بالإتفاق بين السلطات المذكورة .

٥- يمكن الموافقة على هذه التعريفات بشكل صريح ، وإذا لم تعلن أي من سلطات الطيران عدم موافقتها عليها في غضون (ثلاثين يوماً) من تاريخ عرضها وفقاً للفقرة (الرابعة) من هذه المادة تعتبر تلك التعريفات موافقاً عليها . و يجوز في أحوال خاصة إنقاص هذه المدة كما جاء في الفقرة (الرابعة) بإتفاق بين السلطات المذكورة ، وفي هذه الحالة فإن أي اعتراض على التعريفات المقترحة يجب أن يتم في أقل من (ثلاثين يوماً) .

٦- إذا تعذر الإتفاق على أي تعرفه وفقاً للفقرة (الثالثة) من هذه المادة أو إذا أخطرت إحدى سلطات الطيران المدني سلطات الطيران المدني الأخرى بعدم موافقتها على التعرفه المتفق عليها بموجب الفقرة (الخامسة) من هذه المادة فعلى سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين إيجاد التعرفه المناسبه بالتفاهم المشترك وبعد أخذ رأي الدول الأخرى التي يعتقد أنها تسدي رأياً صائباً .

٧- إذا لم تتمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الإتفاق على أي تعرفه معروضه عليها بموجب الفقرة (الرابعة) من هذه المادة أو التوصل إلى تعرفه مناسبه وفقاً للفقرة (السادسة) من هذه المادة تجرى تسوية الخلاف وفقاً لأحكام المادة (السادسة عشر) من هذا الإتفاق .

٨ - تظل التعرفه التي تحدد وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول حتى يتم تحديد تعرفه جديده ، وفي كل الحالات لا يجوز أن تزيد مدة العمل بالتعرفه المنتهية عن إثني عشر (١٢) شهراً بعد التاريخ المحدد لإنتهائها .

مادة (١٠)
المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بجميع المعلومات الإحصائية والدوريات والتي يمكن طلبها بهدف مراقبة السعة التي تعرضها المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول على الخطوط المتفق عليها ، على أن تتضمن هذه الإحصاءات قدر الإمكان المعلومات الضرورية لتحديد مقدار الحركة المحمولة بواسطة هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها وكذلك مصدر الحركة ومقصدتها النهائي .

مادة (١١)
تحويل فائض الإيرادات

١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات الطرف المتعاقد الآخر الحق في التحويل غير المشروط لفائض الإيرادات المتحصل عليها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد ، على أن يتم هذا التحويل على أساس سعر الصرف الرسمي ، وفي حالة إذا لم يكن هناك سعر رسمي للتحويل فيتم على أساس سعر الصرف السائد في أسواق البورصات العالمية للدفعات الجارية .

٢- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات المحصل بواسطة المؤسسات المعنية للطرف المتعاقد الآخر ، فيحق للأخير فرض قيود مماثلة على المؤسسات المعنية للطرف المتعاقد الآخر .

مادة (١٢) أمن الطيران

١- تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما بحماية أمن الطيران المدني من الأفعال الغير مشروعة والتي تعد جزءا لا يتجزأ من هذا الإتفاق ، كما يتعهد الطرفان بالعمل طبقا لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الإستيلاء غير المشروع على متن الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م . وإتفاقية قمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م .

٢- يتعهد الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم جميع التسهيلات الضرورية لكل منهما بهدف منع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وملاحبيها والأجهزة الملاحية والمطارات المدنية أو أية تهديدات أخرى ضد سلامة الطيران المدني .

٣- يتعهد الطرفان المتعاقدان بالعمل بموجب نصوص ملاحق الطيران المدني الدولي التي تضعها منظمة الطيران المدني الدولية والخاصة بأمن الطيران المدني طالما تم الإتفاق عليها ، كما يلزم الطرفان المتعاقدان مستثمري شركات الطيران المسجلة لديهما أو التي تتخذ من أراضيها مقرا دائما لمزاولة نشاطها ، وكذلك متعهدي تشغيل شركات الطيران المدنية بالتقيد بأحكام هذه الملاحق .

٤- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مستثمري شركات الطيران بالمحافظة على الأحكام الخاصة بأمن الطيران المدني المشار إليها في الفقرة (الثالثة) من هذه المادة عند دخول هذه الطائرات أو خروجها أو أثناء بقائها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، وعلى كل من الطرفين المتعاقدين إتخاذ الإجراءات المناسبة لحماية هذه الطائرات وتفتيش المسافرين والملاحين والمواد المنقولة والأمتعة والبضائع ومؤن الطائرات قبل وأثناء عملية الصعود أو

التحميل ، وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بمحمل الجد كل طلب يقدم اليه من الطرف المتعاقد الآخر بإتخاذ احتياطات أمنية خاصة لمواجهة تهديد مرتقب .

٥- عند وقوع حادث أو تهديد بالإستيلاء غير المشروع على الطائرة المدنية أو الأفعال الأخرى الغير مشروعة ضد سلامة الطائرة وركابها وملاحياها أو التسهيلات الملاحية والمطارات ، يلتزم الطرفان المتعاقدان بتقديم المساعدة لكل منهما ، وذلك بتسهيل جميع الإتصالات والإجراءات الأخرى بهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فورا وبسلام .

٦- إذا نشأ خلاف حول تطبيق الإجراءات الخاصة بأمن الطيران المدني المبينة في الفقرات السابقة فيجب على سلطات الطيران المدني لأي طرف متعاقد أن تطلب مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر .

مادة (١٣) تطبيق القوانين والأنظمة

١- تطبق قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول ومغادرة الركاب وأطقم الطائرات والبضائع وبصفة خاصة الأنظمة الخاصة بالدخول - التصاريح وجوازات السفر والجمارك والنقد المتداول والإجراءات الطبية وإجراءات الحجر الصحي على ما يفد إلى إقليم الطرف المتعاقد أو يغادره من ركاب وأطقم طائرات وبضائع .

٢- تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين بالنسبة لدخول ومغادرة الطائرات العاملة على خطوط جوية دولية أو أثناء تواجد طائرات إحدى الطرفين المتعاقدين على إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٣- يحق للسلطات المختصة لكل من الطرفين المتعاقدين القيام بتفتيش طائرات الطرف الآخر عند هبوطها أو مغادرتها وكذلك فحص الشهادات والوثائق المحددة في الإتفاقية بدون أي تأخير غير مبرر .

مادة (١٤)**النشاط التجاري**

يسمح الطرفان المتعاقدان للمؤسسة المعنية من قبل كل منهما أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف الآخر الموظفين والأفراد المسؤولين من إداريين وفنيين للقيام بمتابعة نشاط خدماتها التجارية ، وذلك وفقاً للقوانين والأنظمة المعمول بها في الدخول والإقامة والعمل لدى الطرف المتعاقد الآخر .

مادة (١٥) المشاورات

١- بروح التعاون الوثيق ، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وذلك بغرض التأكد من تنفيذ أحكام وملاحق هذا الإتفاق والتقيّد بها بصورة مرضية ، كما تتشاور ايضاً عند الضرورة لإدخال أي تعديل عليها .

٢- لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب كتابة الدخول في مشاورات تبدأ خلال ستين يوماً من تاريخ تسلم الطلب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على مد هذه المدة .

مادة (١٦) تسوية المنازعات

١- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الإتفاق وملاحقه فعليهما أو لا محاولة فضه بطريق المفاوضات بينهما .

٢- إذا فشل الطرفان في التوصل إلى حل للنزاع عن طريق المفاوضات فيمكن إحالة الخلاف لشخص أو هيئة ما لإعطاء الرأي والمشورة وإذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية جاز عرض الخلاف على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد عضوا واحدا منهم ويتفق المحكمان المعينان على إختيار المحكم الثالث وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكما خلال ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها إحالة الخلاف إلى هيئة التحكيم ، على أن يتم تعيين العضو الثالث خلال ستين (٦٠) يوما أخرى . فإذا تعذر على الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة أيضا ، فلرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين حسب ما تقتضيه الحالة ، ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم .

٣- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة (الثانية) من هذه المادة .

مادة (١٧) التعديل

١- إذا إرتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي نص من نصوص هذا الإتفاق بما في ذلك جداول الطرق التي تعتبر جزءا لا يتجزأ منه فعليه أن يطلب مشاورات وفقا لأحكام المادة (الثالثة عشر) من هذا الإتفاق عن طريق تبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية .

٢- إذا كان التعديل متعلقا بأحكام الإتفاق وليس بجداول الطرق فإن الموافقة عليه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين يجب أن تتم وفقا للإجراءات الدستورية المعمول بها لدى كل طرف متعاقد .

٣- إذا كان التعديل قاصرا على جدول الطرق الملحق فيتم الإتفاق على ذلك بين سلطات الطيران المدني في كل من الطرفين المتعاقدين .

مادة (١٨)
تسجيل الإتفاق

يسجل هذا الإتفاق وأي تعديلات جوهرية تطرأ عليه لدى
المنظمة الدولية للطيران المدني .

مادة (١٩)
الملاحق

تعتبر ملاحق هذا الإتفاق جزءا من الإتفاق وأي إشارة اليها تعني الإشارة الى الملاحق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

مادة (٢٠) إنهاء الإتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بقرار إنهاء هذا الإتفاق ، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني ، وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الإتفاق بعد إنقضاء إثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم الإتفاق على سحب هذا الإخطار قبل إنتهاء هذه المدة .

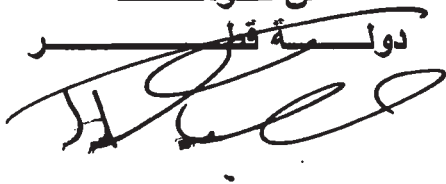
وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بإستلامه للإخطار فيعتبر أنه تسلمه بعد إنقضاء أربعة عشر (١٤) يوماً من تاريخ إستلام المنظمة الدولية للطيران المدني لهذا الإخطار .

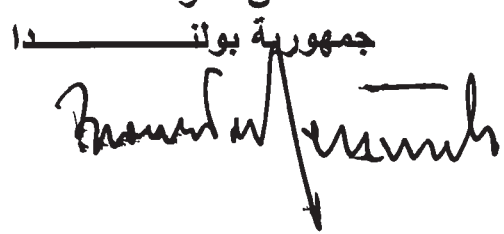
مادة (٢١)
سريان الاتفاق

يصدق على هذا الإتفاق كل من الطرفين المتعاقدين وفقاً للإجراءات الدستورية الخاصة به ويصبح ساري المفعول في اليوم الذي يتم فيه تبادل المذكرات الدبلوماسية بواسطة الطرفين المتعاقدين .

وإثباتاً لذلك فإن الموقعين أدناه ، بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما قد وقعا على هذا الإتفاق .

حرر هذا الإتفاق بمدينة واسو بتاريخ ٢١/٤/١٩٩٨ من ثلاث نسخ بكل من اللغات البولندية والعربية والإنجليزية ، ولكل من هذه النصوص حجية متساوية وعند الإختلاف يرجح النص الإنجليزي .

عن حكومة
دولة قطر


عن حكومة
جمهورية بولندا


ملحق (١)
جدول الطرق رقم (١)

١ - الطرق التي يجوز لشركة الطيران المعينة في جمهورية بولندا التشغيل عليها :

من	الى	نقاط أوسطية	نقاط في ما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في بولندا	نقاط في قطر	أي نقاط	أي نقاط

ملحق (٢)
جدول الطرق رقم (٢)

٢ - الطرق التي يجوز لشركة الطيران المعينة من قبل دولة قطر التشغيل عليها:

من	الى	نقاط أوسطية	نقاط في ما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في قطر	نقاط في بولندا	أي نقاط	أي نقاط

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR
FOR AIR SERVICES

The Government of the Republic of Poland and the Government of the State of Qatar, hereinafter referred to as „the Contracting Parties”;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term „the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term „aeronautical authorities” means: in the case of the Government of the Republic of Poland, the Minister of Transport and Maritime Economy and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Minister or similar functions; and in the case of the Government of the State of Qatar, the Minister of Communications and Transport and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Minister or similar functions;

c) the term „designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the term „territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms „air service”, „international air service”, „airline” and „stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- a) the right to fly across its territory without landing,
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

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 appropriate section of the Schedules annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedules annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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 (3) of this Agreement, in any case where 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 in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article (9) of this Agreement, is in force in respect of that service.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article (3) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these 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 the nationals of such Contracting Party; or

b) in the case of failure by that airline to comply with laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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 6

Exemption from Customs and Other Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines 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 exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) spare parts and regular equipment introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

d) advertising materials and airline documentation having no commercial value used by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;

e) the office equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airlines of the other Contracting Party provided that such equipment is in the disposal of those offices during three (3) years from the date of their introduction into that territory and the principle of reciprocity applies.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose 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 7

Unloading of Equipment, Materials and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a 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 in accordance with customs regulations.

ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airline of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area; and

c) the requirements of through airline operation.

4. Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the aircraft of the other Contracting Party shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.

ARTICLE 9

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the 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 cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, shall, if possible, be agreed to by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of an other state whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article (16) of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party, the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the respective Contracting Party. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of that Contracting Party.

ARTICLE 12

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of 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 Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

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 on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft 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 provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to 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 an incident or threat thereof.

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Applicability of National Legislation

1. The laws and regulations of a Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting Party while within its territory shall be applied.

3. The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right without unreasonable delays, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or departure and to inspect the certificate and other documents prescribed by the Convention.

ARTICLE 14

Commercial Activities

Each Contracting Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party employees and other responsible personnel for the administration, technical and commercial operations of their air services activities in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 15

Consultation

1. In a spirit of close co-operation, 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 annexed Schedules and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

1. If 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; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) 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 (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) 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 at the request of either Contracting Party 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 tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 17

Amendment

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, such modifications, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article (15) of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an exchange of notes, through the diplomatic channels.

2. If the amendment relates to the provisions of the Agreement other than those of the annexed Schedules, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.

3. If the amendment relates only to the provisions of the annexed Schedules, it shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

ARTICLE 18

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 19

Annexes

Annexes to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to it shall include reference to the Annexes except where otherwise expressly provided.

ARTICLE 20 Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such a case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21 Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an exchange of diplomatic notes by the Contracting Parties.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Warsaw the²¹.....day of April 1998 in duplicate in the Polish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the
Republic of Poland



For the Government of the
State of Qatar



ANNEX

SCHEDULES - 1

Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Poland:

From	To	Intermediate Points	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in Poland	Points in Qatar	Any points	Any points

SCHEDULES - 2

Routes to be operated by the designated airlines of the State of Qatar :

From	To	Intermediate Points	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in Qatar	Points in Poland	Any points	Any points