

obywatele Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej:

za wybitne zasługi w rozwijaniu polsko-brytyjskiej współpracy naukowej

KRZYŻEM OFICERSKIM
ORDERU ZASŁUGI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

10. Carby-Hall Joseph,

za wybitne zasługi w rozwijaniu polsko-brytyjskiej współpracy

KRZYŻEM OFICERSKIM
ORDERU ZASŁUGI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

11. Oborski Michael George,

za wybitne zasługi w działalności na rzecz Polski:

KRZYŻEM OFICERSKIM
ORDERU ZASŁUGI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

12. White Graham Edwin,

KRZYŻEM KAWALERSKIM
ORDERU ODRODZENIA POLSKI

13. Marszałek Tomasz,

za wybitne zasługi w działalności społecznej na rzecz polskiej emigracji w Wielkiej Brytanii

KRZYŻEM KAWALERSKIM
ORDERU ODRODZENIA POLSKI

14. Olszewska Jadwiga,

za zasługi w rozwijaniu współpracy regionalnej, za organizowanie pomocy medycznej dla polskich szpitali

ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI

15. Jakubanes Margaret, 16. Nitsche Margaret,

za zasługi w działalności kombatanckiej

ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI

17. Kijowski Andrzej Tadeusz,

za zasługi w działalności społecznej

SREBRNYM KRZYŻEM ZASŁUGI

18. Bortkiewicz Irena.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*

278

UMOWA

**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżańskiej
o cywilnej komunikacji lotniczej,**

sporządzona w Warszawie dnia 26 sierpnia 1997 r.

UMOWA

AGREEMENT

**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem
Republiki Azerbejdżańskiej o cywilnej komunikacji
lotniczej**

**between the Government of the Republic of Poland
and the Government of the Azerbaijan Republic con-
cerning civil air transport**

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Azerbejdżańskiej, zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Azerbaijan Republic hereinafter called “the Contracting Parties”,

pragnąc rozwijać wzajemne stosunki w dziedzinie lotnictwa cywilnego,

desiring to promote the mutual relations in the area of civil aviation,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Dla celów niniejszej umowy i jej załącznika:

- a) wyrażenie „władza lotnicza” będzie oznaczać w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej — Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, a w przypadku Republiki Azerbejdżańskiej — Państwowy Koncern Lotnictwa Cywilnego „Azerbejdżańskie Linie Lotnicze”, albo w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ, uprawniony 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 i eksploatacji rozkładowych 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, z zastrzeżeniem postanowień 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 przekazane 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.

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 — Ministry of Transport and Maritime Economy, and, in the case of the Azerbaijan Republic — State Concern of Civil Aviation “Azerbaijan Airlines”, 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 the present Agreement for the purpose of establishing and operating 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. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia im, 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 r.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmowy 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 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 przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę lub nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

- a) w każdym przypadku, 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 przynależność państwową tej Umawiającej się Strony, 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, zawieszenie zezwolenia lub nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

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 service.

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 the 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.

Artykuł 5

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

2. W przypadku gdy wymagają tego przepisy wewnętrzne 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 pokład na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony,
- b) części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do eksploatacji 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 niemające wartości handlowej używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, materiały wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu

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, 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 those aircraft are re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board those 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 on board 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 having no commercial value used by the designated airline on the territory of the other Contracting Party.

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

będą znajdować się pod nadzorem celnym 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 organów celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych organów, aż do czasu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

Artykuł 8

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

Artykuł 9

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wlot, przebywanie i wylot z jej terytorium statków powietrznych używanych w żegludze międzynarodowej oraz 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 każdej Umawiającej się Strony, regulujące wlot, przebywanie i wylot ze swojego terytorium pasażerów, załóg, poczty i ładunków, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, a w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i ładunków zabieranych na pokład statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego 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 należyty 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 osiągnięte przy zastosowaniu proce-

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, 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 9

1. The laws and regulations of each 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 each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crews, 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.

dury ustanawiania 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 z Umawiających się Stron 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 dewizowych stosowanych na ich terytoriach.

2. W przypadku braku odpowiednich postanowień układu płatniczego wyżej wymienione rozliczenia i płatności będą dokonywane w walucie wymiennej 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 drugiej Umawiającej się Strony od wszelkich podatków, podatków od zysków, jak również od innych opłat.

2. Podatki od wynagrodzeń pracowników każdej Umawiającej się Strony, delegowanych ze swojego kraju do pracy w przedstawicielstwach usytuowanych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą pobierane zgodnie z przepisami wewnętrznymi drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 13

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą miały prawo utrzymywania na terytorium drugiej Umawiają-

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 days 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 the 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 of the other Contracting Party from any taxes, charges from profits as well as from other financial charges.

2. Taxes from salaries of employees of each Contracting Party delegated from their country to work in the representations situated in the territory of the other Contracting Party are collected in accordance with national legislation of that other Contracting Party.

Article 13

The designated airlines shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party

cej się Strony swoich przedstawicielstw 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 może być 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 z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu dni. Jeżeli którakolwiek 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 Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel państwa trzeciego, który będzie działał 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, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., oraz Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych

their representations with the necessary personnel to operate the agreed air services.

Article 14

In a spirit of close collaboration, 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. 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, 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, the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r.

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 pasażerów, załóg, statków powietrznych, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotniczego.

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 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 przedsiębiorstwa lotniczego można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie lub 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 załóg, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie 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 zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub urzędzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie 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 zmianę, której wprowadzenie do niniejszej umowy uważa się 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.

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, crews, 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 airline 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 crews, 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 crews, 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. Wszelkie zmiany niniejszej umowy lub jej załącznika, wprowadzone zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego artykułu, wejdą w życie po ich potwierdzeniu w drodze wymiany not pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 18

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

Artykuł 19

Umowa niniejsza będzie zarejestrowana w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20

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

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

Sporządzono w Warszawie dnia 26 sierpnia 1997 r. w dwóch egzemplarzach, w języku polskim, azerskojęzycznym i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku jakiegokolwiek rozbieżności co do interpretacji tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej: Z upoważnienia Rządu Republiki Azerbejdżańskiej:

B. Liberadzki



Załącznik

Wykaz tras

1. TRASY POLSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Republice Azerbejdżańskiej	Punkty położone dalej
Punkty w Polsce	jakikolwiek punkty	Baku	jakikolwiek punkty

2. TRASY AZERBEJDŻAŃSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
Punkty w Azerbejdżanie	jakikolwiek punkty	Warszawa	jakikolwiek punkty

Punkty w Azerbejdżanie	jakikolwiek punkty	Warszawa	jakikolwiek punkty
------------------------	--------------------	----------	--------------------

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 Warsaw on the 26 of August 1997 in the Polish, Azerbaijan 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 Azerbaijan Republic:

B. Liberadzki



Annex

Route schedule

1. POLISH ROUTES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Azerbaijan Republic	Points beyond
Points in Poland	any points	Baku	any points

2. AZERBAIJAN ROUTES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Poland	Points beyond
Points in Azerbaijan	any points	Warsaw	any points

Points in Azerbaijan	any points	Warsaw	any points
----------------------	------------	--------	------------

- | | |
|---|---|
| <p>3. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony może, według uznania, omijać punkty pośrednie lub punkty położone dalej na określonych trasach, pod warunkiem że punkt początkowy lub punkt końcowy takiej trasy znajduje się na terytorium państwa zainteresowanej Umawiającej się Strony.</p> <p>4. Przewozy <i>piątej wolności</i> nie mogą być wykonywane, jeśli nie zostały uprzednio skoordynowane i uzgodnione między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i zatwierdzone przez władze lotnicze.</p> <p>5. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie określone prawa w zakresie eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych:</p> <p>a) przelotu bez lądowania nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony,</p> <p>b) lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celach niehandlowych.</p> | <p>3. The designated airline of either Contracting Party, if so desired, omits intermediate or beyond points on the specified routes, provided that the point of origin or the point of destination of such route lies in the territory of state of the Contracting Party concerned.</p> <p>4. <i>Fifth freedom</i> traffic cannot be carried unless coordinated and agreed between the designated airlines in advance and approved by the aeronautical authorities.</p> <p>5. Each Contracting Party grants the other Contracting Party the following rights for operating international air services:</p> <p>a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,</p> <p>b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes.</p> |
|---|---|

279

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 14 grudnia 2001 r.

w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżańskiej o cywilnej komunikacji lotniczej, sporządzonej w Warszawie dnia 26 sierpnia 1997 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443) Rada Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej zatwierdziła w dniu 9 stycznia 1998 r. Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbej-

dżańskiej, sporządzoną w Warszawie dnia 26 sierpnia 1997 r.

Zgodnie z art. 20 umowa weszła w życie w dniu 5 listopada 2001 r.

Minister Infrastruktury: *M. Pol*

280

POROZUMIENIE

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś o rozszerzeniu ruchu granicznego w drogowym przejściu granicznym Bobrowniki-Bierestowica o międzynarodowy ruch osobowy i autobusów, sporządzone w Warszawie dnia 1 sierpnia 2000 r.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych
Rzeczypospolitej Polskiej

Ambasada Republiki Białoruś
w Warszawie

DT-214-39-99

Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej przesyła wyrazy szacunku Ambasadzie Republiki Białoruś i na podstawie artykułu 5 w związku

z artykułem 6 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś w sprawie przejść granicznych, sporządzonej w Warszawie dnia