

283**UMOWA**

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kazachstanu o komunikacji lotniczej,
podpisana w Warszawie dnia 27 listopada 1997 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Kazachstanu, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami",

będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku,

pragnąc zawrzeć Umowę, uzupełniającą wymienioną Konwencję, w celu ustanowienia i eksploatacji komunikacji lotniczej między i poza ich terytoriami,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1
DEFINICJE

Dla celów niniejszej Umowy, jeśli z kontekstu nie wynika inaczej:

a) wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku; i obejmuje każdy Załącznik, przyjęty zgodnie z Artykułem 90 tej Konwencji, oraz wszelkie zmiany do Załączników lub Konwencji, przyjęte zgodnie z Artykułami 90 i 94 Konwencji w zakresie, w jakim te Załączniki i zmiany są przyjęte przez obie Umawiające się Strony,

b) wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Rządu Rzeczypospolitej Polskiej - Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, a w przypadku Rządu Republiki Kazachstanu - Ministerstwo Transportu i Komunikacji lub inną osobę lub organ, upoważniony do pełnienia funkcji, które aktualnie wykonywane są przez wymienione organy,

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

d) wyrażenie "taryfa" oznacza ceny, pobierane za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków, oraz warunki stosowania tych cen, włączając ceny dla agentów i inne dodatkowe usługi agentów oraz sprzedaży dokumentów przewozowych, lecz z wyłączeniem opłat za przewóz poczty i warunki ich stosowania,

e) wyrażenie "Umowa" oznacza niniejszą Umowę, Załącznik do niej oraz jakiegokolwiek zmiany do Umowy lub Załącznika.

Artykuł 2

PRYZNANIE PRAW PRZEWOZOWYCH

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa odnośnie do regularnych międzynarodowych linii lotniczych:

- a) prawo przelotu bez lądowania nad terytorium ich państw,
- b) prawo lądowania w celach niehandlowych na terytorium ich państw w punktach dopuszczonych do lotów międzynarodowych,
- c) prawo zabierania i wyładowywania na wyżej wymienionym terytorium w punktach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy pasażerów, bagażu, ładunków i poczty kierowanych do lub z punktów na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony.

Wymienione w Załączniku trasy dalej zwane są "określonymi trasami", a międzynarodowe linie lotnicze na tych trasach zwane są "uzgodnionymi liniami".

2. Wymienione w niniejszym Artykule prawa nie będą rozumiane jako przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, ładunków i poczty przewożonych na warunkach najmu lub za wynagrodzeniem do drugiego punktu na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 3

WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZEGO

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć jedno przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach, powiadamiając o tym pisemnie drugą Umawiającą się Stronę.

2. Po otrzymaniu takiego powiadomienia, władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z postanowieniami ustępów 4 i 5 niniejszego Artykułu, udzielią bez zwłoki każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Każda Umawiająca się Strona ma prawo zamienić takie przedsiębiorstwo lotnicze i wyznaczyć drugie, informując o tym pisemnie drugą Umawiającą się Stronę. Nowo wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało takie same prawa i obowiązki, jakie posiadało przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało zamienione.

4. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa lotniczego, wyznaczonego przez władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, udowodnienia, że przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych jest ono w stanie spełnić warunki, określone w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez władze lotnicze tej Umawiającej się Strony zgodnie z postanowieniami Konwencji.

5. Każda Umawiająca się Strona ma prawo odmówić przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, lub zażądać spełnienia takich warunków, jakie uzna ona za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy, w każdym przypadku, kiedy wymieniona Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo lotnicze, lub do osób posiadających jej przynależność państwową.

6. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze, które w ten sposób otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, może w dowolnym terminie rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii pod warunkiem, że taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami Artykułu 11 niniejszej Umowy są obowiązujące na tych uzgodnionych liniach.

Artykuł 4

COFNIĘCIE I ZAWIESZENIE PRYZNANYCH PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub czasowo zawiesić korzystanie z praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy przyznanych wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony, lub zażądać spełnienia takich warunków, które uzna ona za konieczne przy korzystaniu z tych praw w następujących przypadkach:

a) gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze lub do osób posiadających jej przynależność państwową,

b) jeśli to przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw i przepisów państwa Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa,

c) jeśli przedsiębiorstwo lotnicze w jakikolwiek inny sposób nie przestrzega warunków, ustalonych w niniejszej Umowie.

2. Jeśli natychmiastowe cofnięcie, czasowe zawieszenie lub nałożenie spełnienia warunków, wymienionych w ustępie 1 niniejszego Artykułu, nie jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw i przepisów, prawo to będzie wykorzystane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną. Konsultacje takie powinny rozpocząć się w ciągu 30 dni od daty otrzymania żądania o przeprowadzenie konsultacji, chyba że władze lotnicze uzgodnią inaczej.

ARTYKUŁ 5

STOSOWANIE USTAW I PRZEPISÓW

1. Ustawy i przepisy państwa jednej Umawiającej się Strony, regulujące przybycie, pobyt i opuszczenie terytorium jej państwa przez statki powietrzne wykonujące loty międzynarodowe lub eksploatację i żeglugę takich statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą stosowane do statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego, wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę.

2. Ustawy, przepisy i procedury państwa jednej Umawiającej się Strony, regulujące przybycie, czasowy pobyt i opuszczenie jej terytorium przez pasażerów, załogi, bagaż, ładunki lub pocztę, w szczególności formalności dotyczące przybycia, opuszczenia, emigracji i imigracji, jak również przepisy celne i sanitarne, będą stosowane w odniesieniu do pasażerów, załogi, bagażu, ładunków i poczty, przewożonych statkiem powietrznym wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w czasie przebywania ich na wymienionym terytorium.

3. Przy stosowaniu ustaw i przepisów, o których mowa w niniejszym Artykule, żadna z Umawiających się Stron nie może przyznać większych praw dla swojego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego niż wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 6

REGULOWANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ

Zdolność przewozowa, oferowana na uzgodnionych liniach, powinna odpowiadać następującym warunkom:

1. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji uzgodnionych linii, powinny oferować zdolność przewozową,

która odpowiadałaby bieżącemu i rozsądnie przewidywanemu zapotrzebowaniu na międzynarodowy przewóz na tych uzgodnionych liniach.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie korzystało ze sprawiedliwych i równych warunków eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach między odnośnymi terytoriami ich państw.

3. Każda Umawiająca się Strona będzie, zgodnie ze swoim prawem, podejmować wszystkie odpowiednie środki w celu wyeliminowania wszelkich form dyskryminacji lub nieuczciwej konkurencji, oddziałujących niewłaściwie na przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony.

4. W przypadku gdy wymagają tego przepisy jednej z Umawiających się Stron, porozumienia dotyczące eksploatacji uzgodnionych linii, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi, będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 7

UZNAWANIE ŚWIADECTW I LICENCJI

1. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, które zostały wydane lub potwierdzone przez jedną Umawiającą się Stronę, będą, w terminie ich ważności, uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę pod warunkiem, że wymagania, zgodnie z którymi takie świadectwa lub licencje były wydane lub potwierdzone, odpowiadają wymaganiom lub przewyższają minimalne wymagania, które zostały ustalone lub które mogą być co pewien czas ustalane zgodnie z Konwencją.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w odniesieniu do przelotów nad terytorium swojego państwa, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych jej własnym obywatelom lub uznanych za ważne w stosunku do tych obywateli przez drugie państwo.

Artykuł 8

ZWOLNIENIE Z OPŁAT CELNYCH I INNYCH NALEŻNOŚCI

1. Statek powietrzny wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego każdej Umawiającej się Strony używany do międzynarodowych przewozów, a także jego normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów, zapasy pokładowe (takie jak prezenty, artykuły żywnościowe, napoje i wyroby tytoniowe) znajdujące się na pokładzie takiego statku powietrznego, będą zwolnione od wszelkich opłat celnych, manipulacyjnych i innych podobnych opłat po przybyciu na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony, jeżeli takie wyposażenie i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego do czasu ich wywiezienia.

2. Będą również zwolnione od takich opłat i ceł, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

a) zapasy pokładowe, wzięte na pokład na terytorium państwa jednej Umawiającej się Strony w ilościach ustalonych przez kompetentne władze tej Umawiającej się Strony, w celu zużycia na pokładzie statku powietrznego drugiej Umawiającej się Strony, wykonującego loty na określonej trasie,

b) części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium państwa jednej z Umawiających się Stron dla obsługi technicznej lub naprawy statku powietrznego eksploatowanego na określonej trasie przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę,

c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia, na terytorium państwa jednej Umawiającej się Strony, statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, wykonującego przewozy międzynarodowe, jeżeli nawet te zapasy będą zużyte na odcinku trasy w granicach terytorium państwa Umawiającej się Strony, na którym zostały wzięte na pokład,

d) niezbędne dokumenty, potrzebne do użytku wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej z Umawiających się Stron, jak dokumentacja przewozowa i lotnicze listy przewozowe, które mogą być wykorzystywane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze dla celów handlowych i eksploatacyjnych,

e) materiały reklamowe nieposiadające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony,

f) meble, wyposażenie i materiały biurowe, wwieszone na terytorium państwa jednej Umawiającej się Strony, do użytku w biurach przedstawicielstw przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę, pod warunkiem że takie meble, wyposażenie i materiały nie będą odstępowane przez przedstawicielstwa w ciągu 3 lat od chwili ich wwieszenia na to terytorium i stosowana będzie zasada wzajemności przez obie Umawiające się Strony.

Przedmioty wymienione w punktach a), b), c), d), e) i f) niniejszego Artykułu mogą być w razie potrzeby poddane kontroli celnej lub nadzorowi organów celnych.

3. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały i zapasy, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony, mogą być wyładowane na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tej Umawiającej się Strony. W takim przypadku mogą one pozostawać pod nadzorem wymienionych organów do momentu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie, zgodnie z przepisami celnymi.

Artykuł 9

BEZPOŚREDNIE PRZEWOZY TRANZYTOWE

1. Pasażerowie, bagaż, ładunki i poczta przewożone w tranzycie bezpośrednim przez terytorium państwa jednej Umawiającej się Strony i nieopuszczające terenu portu lotniczego, wydzielonego dla tego celu, będą poddani

jedynie uproszczonej kontroli, z wyjątkiem potrzeby zastosowania środków bezpieczeństwa przeciwko aktom przemocy, terroru powietrznego i przewozu narkotyków.

2. Bagaż i ładunki przewożone w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

Artykuł 10 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 całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony 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, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku oraz jej uzupełniającego Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą dostarczać sobie wzajemnie 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 urządzeń nawigacji lotniczej, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach, Umawiające się Strony będą działać zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i zwanymi Załącznikami do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie, w jakim te przepisy dotyczące bezpieczeństwa mają zastosowanie do Stron; będą one wymagać, aby użytkownicy statków powietrznych mających swoje główne miejsce działalności lub stale przebywających na terytorium ich państw oraz użytkownicy portów lotniczych na terytorium ich państw działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby druga Umawiająca się Strona mogła żądać od użytkowników statków powietrznych przestrzegania wymienionych w ustępie 3 niniejszego Artykułu tych przepisów i wymogów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, które stosowane są przez drugą Umawiającą się Stronę przy przybyciu, opuszczeniu i pobycie w granicach terytorium ich państw. Każda Umawiająca się Strona zapewni efektywne stosowanie odpowiednich środków w granicach terytorium swojego państwa dla ochrony statków powietrznych i kontroli pasażerów, załogi, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wejścia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywać każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie rozsądnych specjalnych środków bezpieczeństwa w razie konkretnej groźby.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innych bezprawnych aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie wzajemnie pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz przyjęcie innych odpowiednich środków, w celu szybkiego i bezpiecznego zakończenia takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

6. Jeśli jedna z Umawiających się Stron nie przestrzega przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w niniejszym Artykule, władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony mogą zażądać natychmiastowych konsultacji z władzami lotniczymi tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 11

TARYFY

1. Taryfy za przewóz na terytorium lub z terytorium państwa którejkolwiek z Umawiających się Stron będą ustalane w rozsądnej wysokości, z uwzględnieniem wszystkich właściwych czynników, łącznie z kosztami eksploatacji, rozsądnym zyskiem, charakterystyką linii lotniczej i interesami użytkowników.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi obu Umawiających się Stron, po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi eksploatującymi całość trasy lub część trasy do krajów trzecich.

3. Porozumienie, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, w miarę możliwości, powinno być osiągnięte przy wykorzystaniu procedury ustanawiania taryf, przyjętej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

4. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron co najmniej na trzydzieści (30) dni przed przewidywaną datą wejścia ich w życie; w szczególnych przypadkach termin ten może być skrócony po uzgodnieniu między wymienionymi władzami.

5. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą uzgodnić którejkolwiek z taryf lub jeżeli z jakichkolwiek innych powodów taryfy nie mogą być uzgodnione zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu albo jeśli w ciągu pierwszych piętnastu (15) dni z okresu trzydziestu (30) dni, zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu, władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony powiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o niezatwierdzeniu jednej z taryf, uzgodnionych zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, władze lotnicze obu Umawiających się Stron będą starać się ustalić taryfę w drodze porozumienia między sobą.

6. Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do zatwierdzenia którejkolwiek taryfy, przedłożonej im zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu, lub nie mogą ustalić którejkolwiek taryfy, zgodnie z ustępem 5 niniejszego Artykułu, spór ten powinien być rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami Artykułu 18 niniejszej Umowy.

7. Taryfy nie wejdą w życie do czasu, jeżeli nie zostaną zatwierdzone przez władze lotnicze każdej z Umawiających się Stron.

8. Ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu taryfy zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z warunkami niniejszego Artykułu, jednak nie dłużej niż przez dwanaście miesięcy od dnia niezatwierdzenia ich przez władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron.

9. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą podejmować wszelkie starania w celu zapewnienia, aby wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze stosowały taryfy zatwierdzone przez władze lotnicze Umawiających się Stron oraz aby żadne przedsiębiorstwo lotnicze, bezpośrednio lub pośrednio, w jakimkolwiek stopniu bezprawnie stosowało zaniżone taryfy.

Artykuł 12 TRANSFER WPŁYWÓW

1. Każda Umawiająca się Strona udzieli, zgodnie z obowiązującymi przepisami, wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony prawa transferu nadwyżki wpływów nad wydatkami, osiągniętej na terytorium ich państwa z przewozów pasażerów, bagażu, poczty i ładunków, przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony w walucie wymiennej według oficjalnego kursu wymiany obowiązującego w dniu dokonywania transferu. Transfer taki powinien być dokonywany niezwłocznie, nie później niż w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od przekazania wniosku.

2. W przypadku gdy obowiązuje specjalna umowa płatnicza między Umawiającymi się Stronami, transfer będzie dokonywany zgodnie z postanowieniami takiego układu.

Artykuł 13

DZIAŁALNOŚĆ HANDLOWA

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie miało jednakowe możliwości, zgodnie z ustawami i przepisami państwa drugiej Umawiającej się Strony, w zakresie utworzenia i zarejestrowania w ustalonym trybie na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony swojego przedstawicielstwa zatrudniających niezbędnych pracowników w zakresie spraw administracyjnych, technicznych, handlowych i eksploatacyjnych.

2. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z odpowiednim zezwoleniem i obowiązującymi ustawami i przepisami, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie prowadzić na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony, bezpośrednio lub przez agentów, swobodną sprzedaż swoich usług transportu lotniczego za walutę lokalną lub jakąkolwiek walutę wymieniającą.

Artykuł 14

STAWKI OPŁAT

Każda Umawiająca się Strona będzie podejmować wszelkie starania w celu zapewnienia, aby opłaty za usługi pobierane od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony lub na pobieranie których zezwoliły kompetentne władze pierwszej Umawiającej się Strony, były sprawiedliwe i uzasadnione. Będą one pobierane zgodnie z jednolitymi zasadami.

Artykuł 15

PRZEDSTAWIANIE ROZKŁADÓW

1. Rozkłady lotów na uzgodnionych liniach będą przedstawiane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron nie później niż trzydzieści (30) dni przed proponowaną datą ich wprowadzenia.

W specjalnych przypadkach termin ten może być skrócony po uzgodnieniu przez wymienione władze.

2. Wnioski o zgodę na wykonanie lotów dodatkowych mogą być przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze przekazane bezpośrednio do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 16

OPODATKOWANIE

1. Dochody i zysk uzyskane z eksploatacji statków powietrznych na uzgodnionych liniach będą podlegać opodatkowaniu jedynie na terytorium państwa Umawiającej się Strony, gdzie znajduje się siedziba zarządu przedsiębiorstwa lotniczego.

2. Majątek, który stanowią statki powietrzne eksploatowane na uzgodnionych liniach oraz majątek ruchomy służący do eksploatacji takich statków powietrznych będzie opodatkowany tylko na terytorium państwa Umawiającej się Strony, gdzie znajduje się siedziba zarządu przedsiębiorstwa lotniczego.

3. Jeśli między Umawiającymi się Stronami obowiązuje specjalna umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, będą stosowane jej postanowienia.

Artykuł 17

KONSULTACJE I ZMIANY

1. W duchu ścisłej współpracy władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu wzajemnie konsultować się we wszystkich sprawach, dotyczących wykonywania postanowień niniejszej Umowy. Takie konsultacje powinny rozpocząć się w okresie 60 dni od daty przekazania prośby, chyba że obie Umawiające się Strony uzgodnią przedłużenie tego okresu.

2. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za celową zmianę jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Umowy, może ona poprosić drugą Umawiającą się Stronę o konsultacje. Uzgodnione w ten sposób zmiany będą podlegać przyjęciu przez każdą Umawiającą się Stronę zgodnie z jej wewnętrznymi przepisami.

3. Zmiany do Załącznika będą uzgadniane między władzami lotniczymi Umawiających się Stron i wejdą w życie bezzwłocznie po potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.

Artykuł 18

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. Jakikolwiek spór powstający między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy będzie w pierwszej kolejności rozstrzygany w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie rozstrzygną sporu w drodze negocjacji, mogą one przekazać rozstrzygnięcie sporu kompetentnej osobie lub organizacji, jeśli tak nie uzgodnią, to na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron, spór może być przedstawiony do rozstrzygnięcia przez trybunał arbitrażowy, do którego każda z Umawiających się Stron wyznaczy swojego arbitra. Wyznaczeni arbitrzy wyznaczą trzeciego arbitra, który będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego. Strony wyznaczą swojego arbitra w okresie 60 dni od dnia otrzymania od drugiej Umawiającej się Strony zawiadomienia w drodze

dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu. Przewodniczący trybunału arbitrażowego będzie wyznaczony w terminie następnych 60 dni. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie wyznaczy w oznaczonym terminie swojego arbitra lub nie będzie wyznaczony trzeci arbiter, Umawiające się Strony mogą poprosić Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitrów lub przewodniczącego trybunału arbitrażowego. W każdym przypadku trzeci arbiter będzie obywatelem państwa trzeciego i będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony zobowiązują się wykonać decyzje wydane zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

4. Jeśli jedna z Umawiających się Stron nie będzie wykonywać decyzji trybunału arbitrażowego, druga Umawiająca się Strona ma prawo ograniczyć, zawiesić lub cofnąć jakiekolwiek prawa i przywileje przyznane niniejszą Umową drugiej Umawiającej się Stronie.

5. Każda z Umawiających się Stron pokryje wydatki związane z działalnością swojego wyznaczonego arbitra.

Wynagrodzenie i wydatki przewodniczącego trybunału arbitrażowego, a także wydatki związane z trybunałem arbitrażowym zostaną w równych częściach pokryte przez obie Umawiające się Strony.

Artykuł 19 WYPOWIEDZENIE UMOWY

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie poinformować drogą dyplomatyczną drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze wypowiedzenia niniejszej Umowy; powiadomienie takie będzie bezzwłocznie przekazane do Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

2. W takim przypadku Umowa niniejsza utraci moc w ciągu 12 miesięcy od daty otrzymania takiego powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, o ile

to powiadomienie o wypowiedzeniu Umowy nie zostanie wycofane w drodze porozumienia przed upływem tego terminu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę, powiadomienie będzie uznane za otrzymane po czternastu (14) dniach od otrzymania powiadomienia przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20 REJESTRACJA

Umowa niniejsza i wszelkie zmiany do niej będą zarejestrowane w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

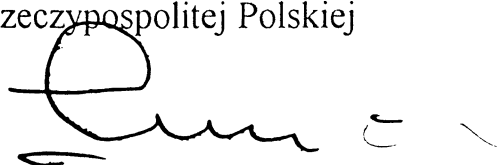
Artykuł 21 WEJŚCIE W ŻYCIE

Umowa niniejsza wejdzie w życie z chwilą otrzymania przez obie Umawiające się Strony, w drodze wymiany not dyplomatycznych, powiadomienia, że wypełnione zostały przez nie odpowiednie wewnętrzne procedury.

Na dowód czego, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w *Warszawie* dnia *27 listopada* 1997 roku, w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, kazachskim i rosyjskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku jakichkolwiek rozbieżności przy interpretacji niniejszej Umowy, tekst w języku rosyjskim będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia Rządu
Republiki Kazachstanu



Z A Ł A C Z N I K

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej jest uprawnione do wykonywania komunikacji lotniczej w obu kierunkach na następujących trasach:

Punkty w Polsce	Punkty pośrednie	Punkty w Kazachstanie	Punkty położone dalej
Warszawa	2 punkty	Ałmaty	2 punkty

2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Republiki Kazachstanu jest uprawnione do wykonywania komunikacji lotniczej w obu kierunkach na następujących trasach:

Punkty w Kazachstanie	Punkty pośrednie	Punkty w Polsce	Punkty położone dalej
Ałmaty	2 punkty	Warszawa	2 punkty

3. Według uznania każdego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego, dowolny punkt lub wszystkie punkty na ustanowionej trasie mogą być omijane na dowolnym odcinku lub na całej trasie lotu, pod warunkiem że uzgodniona linia rozpoczyna się na terytorium państwa Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo lotnicze.

4. Punkty pośrednie i punkty położone dalej, a także przyznanie praw piątej wolności do/z tych punktów będą przedmiotem oddzielnego porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i zatwierdzenia przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

С О Г Л А Ш Е Н И Е
МЕЖДУ
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША
И
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Республики Польша и Правительство Республики Казахстан, именуемые в дальнейшем "Договаривающиеся Стороны",

являясь участниками Конвенции о Международной Гражданской Aviации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение, в дополнение к упомянутой Конвенции, с целью установления и эксплуатации воздушного сообщения между соответствующими территориями их государств и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящего Соглашения, если только иное не следует из контекста:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о Международной Гражданской Aviации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение, принятое согласно Статье 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, принятую согласно Статьям 90 и 94 Конвенции, если эти Приложения и поправки были приняты обеими Договаривающимися Сторонами,

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Правительства Республики Польша - Министерство транспорта и морского хозяйства, и в отношении Правительства Республики Казахстан - Министерство транспорта и коммуникаций, или любое другое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять функции, которые в настоящее время выполняются указанными органами,

в) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения,

г) термин "тарифы" означает цены, оплачиваемые за перевозку пассажиров, багажа и груза, и условия, при которых эти цены применяются, включая комиссионные сборы и другие дополнительные выплаты за агентские услуги или за продажу транспортных документов, но исключая выплаты и условия за перевозку почты,

д) термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение, его Приложение и любые поправки к Соглашению или Приложению.

Статья 2

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ ПЕРЕВОЗОК

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне следующие права в отношении ее регулярных международных воздушных линий:

а) право пролета через территорию их государства без посадки,

б) право производить посадки на территории их государств с некоммерческими целями в пунктах, допущенных к международным полетам,

в) право загружать и разгружать на вышеуказанной территории в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, багаж, груз и почту, следующие в или из пунктов на территории государства другой Договаривающийся Стороны.

Указанные в Приложении маршруты в дальнейшем именуются "установленные маршруты", а международные воздушные линии по этим маршрутам именуются "договорные линии".

2. Ничто в настоящей Статье не будет рассматриваться как предоставление права авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт на территории государства другой Договаривающейся Стороны пассажиров, груз и почту на условиях аренды или за вознаграждение и предназначенные для перевозки в другой пункт на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

НАЗНАЧЕНИЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить одно авиапредприятие для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, сообщив об этом в письменном виде другой Договаривающейся Стороне.

2. По получении такого уведомления авиационные власти другой Договаривающейся Стороны, в соответствии с положениями пунктов 4 и 5 настоящей Статьи, незамедлительно предоставят каждому назначенному авиапредприятию соответствующие разрешения на полеты.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право заменить такое авиапредприятие и назначить другое, сообщив об этом в письменном виде другой Договаривающейся Стороне. Вновь назначенное авиапредприятие будет иметь такие же права и нести такие же обязательства, как и авиапредприятие, которое оно заменяет.

4. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия, назначенного авиационными властями другой Договаривающейся Стороны, доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и обоснованно применяемыми авиационными властями этой Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями Конвенции при эксплуатации международных воздушных линий.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на полеты, о которых говорится в пункте 2 настоящей Статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам.

6. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями Статьи 11 настоящего Соглашения, введены в действие на этих договорных линиях.

Статья 4

АННУЛИРОВАНИЕ И ПРИОСТАНОВКА ДЕЙСТВИЯ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ПРАВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на эксплуатацию или временно приостановить использование предусмотренных в Статье 2 настоящего Соглашения прав, предоставленных назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав в следующих случаях:

а) если она не убеждена, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам,

б) если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей ему эти права.

в) если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условий, предписанных настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, временное приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, не являются необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, такое право будет использоваться только после консультации с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса на проведение консультации, если между Договаривающимися Сторонами не будет согласовано иное.

Статья 5 ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОВ И ПРАВИЛ

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет, нахождение и вылет с территории ее государства воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие въезд, временное пребывание и выезд со своей территории пассажиров, экипажа, багажа, груза и почты, как, например, формальности, касающиеся въезда, выезда, эмиграции и иммиграции, а также таможенные правила и санитарные меры, будут применяться к пассажирам, экипажу, багажу, грузу и почте, перевозимым воздушным судном назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания на упомянутой территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не может предоставить преимущественное право своему назначенному авиапредприятию по отношению к назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в применении законов и правил, предусматриваемых в этой Статье.

Статья 6

РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

Объем перевозок, выполняемых на договорных линиях, должен соответствовать следующим условиям:

1. Авиапредприятия, назначенные Договаривающимися Сторонами для эксплуатации договорных линий, должны предоставлять такую емкость, которая бы отвечала существующим и разумно предусмотренным потребностям в международных перевозках на этих договорных линиях.

2. Назначенному авиапредприятию каждой из Договаривающихся Сторон будут предоставлены благоприятные и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями их государств.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет предпринимать все соответствующие меры, в пределах своей юрисдикции, для исключения всех форм дискриминации или несправедливой конкуренции, неблагоприятно действующих на положение авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

4. В случае, когда это требуется внутренними правилами одной из Договаривающихся Сторон, соглашения, которые могут быть заключены между назначенными авиапредприятиями в отношении эксплуатации договорных линий, будут требовать их утверждения авиационными властями этой Договаривающейся Стороны.

Статья 7

ПРИЗНАНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ И СВИДЕТЕЛЬСТВ

1. Удостоверения годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которым придана сила одной Договаривающейся Стороной, будут в течение срока их годности признаны действительными другой Договаривающейся Стороной при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства были выданы или признаны действительными, соответствуют требованиям или превышают минимальные нормы, которые установлены, или которые могут время от времени устанавливаться, в соответствии с Конвенцией.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона, однако, сохраняет за собой право отказать в признании применительно к полетам над территорией своего государства квалификационных удостоверений и свидетельств, выданных своим гражданам или признанных действительными другим государством.

Статья 8

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И ДРУГИХ СБОРОВ

1. Воздушное судно назначенного авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны, используемое для международных перевозок, так же как и их табельное оборудование, запасы топлива, смазочные материалы и бортовые запасы (которыми являются готовые изделия, включая сувениры, продовольствие, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту такого воздушного судна, будут освобождены от всех таможенных пошлин, инспекционных сборов и других пошлин и налогов по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, если такое оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна до тех пор, пока они не будут вывезены обратно.

2. Также будут освобождаться от таких налогов, сборов и пошлин, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, взятые на борт на территории государства одной Договаривающейся Стороны в объемах, установленных соответствующими властями этой Договаривающейся Стороны, для использования на борту воздушного судна другой Договаривающейся Стороны, выполняющего полеты по установленному маршруту,

б) запасные части и необходимое оборудование, ввезенные на территорию государства одной из Договаривающихся Сторон для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, на установленном маршруте,

в) топливо и смазочные материалы, предоставляемые на территории государства одной Договаривающейся Стороны, для заправки воздушного судна назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, выполняющего международные полеты, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута, проходящего в пределах территории государства Договаривающейся Стороны, где они принимаются на борт,

г) необходимые документы, используемые назначенным авиапредприятием одной из Договаривающихся Сторон, включая транспортную документацию и авианакладные, которые могут быть использованы назначенным авиапредприятием для коммерческих и эксплуатационных целей,

д) не имеющие коммерческой ценности рекламные материалы, используемые назначенным авиапредприятием на территории государства другой Договаривающейся Стороны,

е) мебель, офисное оборудование и материалы, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны с целью использования в офисах агентств авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, если эта мебель, оборудование и материалы находятся в распоряжении агентств в течение 3-х лет с момента их ввоза на эту территорию и этот принцип применяется на паритетной основе обеими Договаривающимися Сторонами.

Материалы, указанные в подпунктах а), б), в), г), д) и е) настоящей Статьи, по требованию могут быть представлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

3. Табельное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до тех пор, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

Статья 9

ПРЯМЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться, исключая случаи, когда потребуется принятие мер безопасности против актов насилия, воздушного пиратства и провоза наркотических средств, лишь упрощенному контролю.

2. Багаж и грузы, следующие прямым транзитом, будут освобождаться от обложения таможенными сборами и другими подобными налогами.

Статья 10 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

1. В соответствии со своими правами и обязанностями, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, составляют неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны будут действовать в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, ее Дополнительного Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанный в Монреале 24 февраля 1988 года.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны в своих отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы обслуживающий персонал воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и обслуживающий персонал аэропортов на территории их государств действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от обслуживающего персонала воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей Статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории их государств. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать эффективное применение надлежащих мер в пределах территории своего государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии разумных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданского воздушного судна или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Если одна из Договаривающихся Сторон не выполняет положений по авиационной безопасности, указанных в настоящей Статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут потребовать немедленные консультации у авиационных властей этой Договаривающейся Стороны.

Статья 11 ТАРИФЫ

1. Тарифы за перевозку на территорию или с территории государства любой из Договаривающихся Сторон будут устанавливаться в разумных пределах с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристики авиалинии и интересы потребителя.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, будут согласовываться назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или часть маршрута в третьи страны.

3. Согласование, о котором говорится в пункте 2 настоящей Статьи, по возможности будет достигаться путем использования механизма фиксированных ставок, применяемых Международной Ассоциацией Воздушного Транспорта.

4. Согласованные таким образом тарифы будут представляться на утверждение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон по меньшей мере за тридцать (30) дней до предполагаемой даты их введения; в отдельных случаях этот срок может быть сокращен по согласованию с упомянутыми властями.

5. Если назначенные авиапредприятия не могут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, или, если по каким-либо другим причинам, тарифы не могут быть установлены в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, или если в течение первых пятнадцати (15) дней из тридцатидневного (30) периода, согласно пункту 4 настоящей Статьи, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны передают авиационным властям другой Договаривающейся Стороны уведомление об их несогласии с одним из тарифов, согласованных в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон будут пытаться прийти к соглашению по этим тарифам.

6. Если авиационные власти не могут прийти к соглашению по утверждению какого-либо тарифа, представленного им на рассмотрение в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, или по определению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 5, то спор будет разрешаться в соответствии с положениями Статьи 18 настоящего Соглашения.

7. Тарифы не будут действительны до тех пор, пока авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон не утвердят их.

8. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей Статьи, останутся в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с положениями настоящей Статьи, но не дольше двенадцати месяцев со дня несогласия с ними авиационных властей одной из Договаривающихся Сторон.

9. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны будут прилагать максимум усилий для обеспечения того, чтобы назначенные авиапредприятия применяли тарифы, утвержденные авиационными властями Договаривающихся Сторон, и что ни одно авиапредприятие не будет незаконно применять понижение тарифов ни на какую степень и никакими путями, прямо или косвенно.

Статья 12 ПЕРЕВОД ДОХОДОВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны согласно существующим внутригосударственным правилам право перевода разницы между поступлениями и расходами, полученной на территории их государства в процессе перевозок пассажиров, багажа, почты и груза назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, в свободно конвертируемой валюте на основе официального действующего обменного курса на день перевода. Перевод будет производиться незамедлительно, не позднее, чем за шестьдесят (60) дней после подачи заявки.

2. Если существует специальное платежное соглашение между Договаривающимися Сторонами, перевод будет производиться в соответствии с положениями такого Соглашения.

Статья 13

КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

1. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны будет иметь равные возможности, в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны, открыть и зарегистрировать в установленном порядке на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, техническим, коммерческим и операционным персоналом.

2. Основываясь на принципе взаимности, назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будет свободно продавать свои авиатранспортные услуги на территории государства другой Договаривающейся Стороны за местную валюту или любую конвертируемую валюту как непосредственно, так и через агентов согласно соответствующим разрешениям и в соответствии с национальными законами и правилами.

Статья 14

СТАВКИ СБОРОВ

Каждая Договаривающаяся Сторона будет прилагать максимум усилий для обеспечения того, чтобы сборы за услуги, взимаемые с назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны или разрешенные к взиманию компетентными властями первой Договаривающейся Стороны, были справедливыми и обоснованными. Они будут взиматься согласно единым принципам.

Статья 15

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ РАСПИСАНИЙ

1. Расписания полетов на договорных линиях будут предоставляться на утверждение авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон не менее, чем за тридцать (30) дней до предполагаемой даты их введения.

В особых случаях этот срок может быть сокращен с согласия упомянутых властей.

2. Запросы на разрешение выполнения дополнительных полетов могут быть переданы назначенным авиапредприятием на утверждение непосредственно авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

1. Доходы и прибыль, полученные от эксплуатации воздушных судов на договорных линиях, будут облагаться налогами только на территории государства Договаривающейся Стороны, где расположено действующее правление авиапредприятия.

2. Капитал, представленный воздушными судами, эксплуатирующими договорные линии, и движимым имуществом, имеющим отношение к эксплуатации таких воздушных судов, будет облагаться налогами только на территории государства Договаривающейся Стороны, где расположено действующее правление авиапредприятия.

3. Если между Договаривающимися Сторонами существует специальное соглашение во избежание двойного налогообложения, что касается подоходных налогов и налогов на капитал, то его положения будут преобладать.

Статья 17

КОНСУЛЬТАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ

1. В духе тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению положений настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически будут проводиться консультации. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней от даты запроса, если обе Договаривающиеся Стороны не согласятся продлить этот срок.

2. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным изменить какое-либо положение настоящего Соглашения, она может запросить консультацию у другой Договаривающейся Стороны. Согласованные таким образом изменения будут утверждаться каждой Договаривающейся Стороной в соответствии с их внутригосударственными процедурами.

3. Изменения в Приложение будут согласовываться между соответствующими авиационными властями Договаривающихся Сторон и вступят в силу незамедлительно после обмена нотами по дипломатическим каналам.

Статья 18

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор, возникающий между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, будет разрешаться в первую очередь путем прямых переговоров.

2. Если Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению на переговорах, они могут передать спор на рассмотрение какому-либо компетентному лицу или организации; если они не согласны с этим, то спор, по просьбе одной из Договаривающихся Сторон, будет передан на рассмотрение Арбитражного суда, для чего каждая из Договаривающихся Сторон назначает со своей стороны по арбитру. Назначенные арбитры определяют третьего арбитра, на которого возлагается обязанность Председателя Арбитража. Стороны назначают своего арбитра в течение 60 суток с момента получения по дипломатическим каналам извещения о предложении решить спорные вопросы путем Арбитража. Председатель Арбитража назначается в течение следующих 60 суток. Если одна из Договаривающихся Сторон не назначает своего арбитра или третий член Арбитража не назначен в установленное время, Договаривающиеся Стороны могут просить Председателя Совета Международной Организации Гражданской Авиации назначить арбитров или Председателя Арбитража. В любом случае третий арбитр будет являться гражданином третьей страны и будет Председателем Арбитража.

3. Договаривающиеся Стороны обязуются выполнять решения, принятые согласно пункту 2 настоящей Статьи.

4. Если одна из Договаривающихся Сторон не выполняет решения Арбитража, другая Договаривающаяся Сторона вправе ограничить, приостановить или отменить любые права и преимущества, предоставленные данным Соглашением другой Договаривающейся Стороне.

5. Каждая из Договаривающихся Сторон возьмет на себя расходы и выплаты, связанные с работой своего назначенного арбитра.

Гонорар и расходы Председателя Арбитража, а также расходы, связанные с Арбитражем обе Договаривающиеся Стороны оплачивают поровну.

Статья 19

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ

1. Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения; такое уведомление будет незамедлительно передано в Совет Международной Организации Гражданской Авиации.

2. В этом случае действие Соглашения прекращается через 12 месяцев после даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление о прекращении не будет отозвано по договоренности до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной, уведомление будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной Организацией Гражданской Авиации.

Статья 20

РЕГИСТРАЦИЯ

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут регистрироваться в Международной Организации Гражданской Авиации.

Статья 21

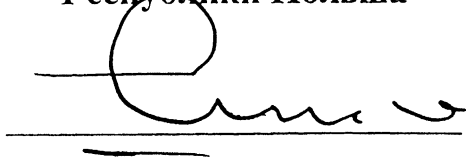
ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Настоящее Соглашение вступит в силу с момента получения обеими Договаривающимися Сторонами уведомления по дипломатическим каналам о выполнении ими соответствующих внутригосударственных процедур.

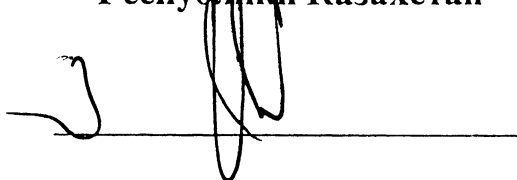
В доказательство изложенного нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в городе Варшаве, 27.11 1997 года в 2-х подлинных экземплярах, каждый на польском, казахском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения разногласий в толковании настоящего Соглашения текст на русском языке будет превалировать.

За Правительство
Республики Польша



За Правительство
Республики Казахстан



ПРИЛОЖЕНИЕ

1. Назначенное авиапредприятие Республики Польша имеет право эксплуатировать воздушное сообщение по нижеуказанному маршруту и обратно :

Пункты в Польше	Промежуточные пункты	Пункты в Казахстане	Пункты за пределами
Варшава	2 пункта	Алматы	2 пункта

2. Назначенное авиапредприятие Республики Казахстан имеет право эксплуатировать воздушное сообщение по нижеуказанному маршруту и обратно:

Пункты в Казахстане	Промежуточные пункты	Пункты в Польше	Пункты за пределами
Алматы	2 пункта	Варшава	2 пункта

3. Любой или все пункты установленного маршрута по усмотрению каждого назначенного авиапредприятия могут быть опущены на любом участке или на всем маршруте полета, при условии, что эта договорная линия начинается на территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей это авиапредприятие.

4. Промежуточные пункты и пункты за пределами, а также предоставление прав Пятой свободы до/с этих пунктов будут предметом отдельной договоренности между назначенными авиапредприятиями и утверждения авиационными властями Договаривающихся Сторон.