



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 22 września 2020 r.

Poz. 838

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o komunikacji lotniczej,

podpisana w Kaliningradzie dnia 26 lipca 2002 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Federacji Rosyjskiej, zwane dalej Umawiającymi się Stronami,

biorąc pod uwagę, że Rzeczpospolita Polska i Federacja Rosyjska są stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago 7 grudnia 1944 roku,

pragnąc zawrzeć umowę w celu ustanowienia komunikacji lotniczej między terytoriami ich państw i poza ich granicami,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1 **Definicje**

1. Użyte w niniejszej umowie wyrażenia oznaczają:

a) „władze lotnicze”: w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej - Ministra Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej, lub inną osobę lub organ, upoważniony do pełnienia funkcji, aktualnie wykonywanych przez tego Ministra, a w przypadku Federacji Rosyjskiej – Państwową Służbę Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu Federacji Rosyjskiej, lub inną osobę lub organ, upoważniony do pełnienia funkcji, aktualnie wykonywanych przez tę Służbę;

b) „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” - przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 4 niniejszej umowy;

c) „terytorium” w odniesieniu do państwa - obszary lądowe, wody wewnętrzne, morze terytorialne i przestrzeń powietrzną nad nimi, objęte suwerennością państwa;

d) „Konwencja” - Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago 7 grudnia 1944 roku, a także każdy załącznik do tej konwencji i każdą zmianę do tego załącznika, przyjętą zgodnie z artykułem 90 tej konwencji, z zastrzeżeniem, że taki załącznik i zmiana jego przyjęte są przez Umawiające się Strony oraz każda zmiana do konwencji, przyjęta zgodnie z artykułem 94 konwencji, ratyfikowana jest odpowiednio przez Rzeczpospolitą Polską i Federację Rosyjską;

e) „linia lotnicza”, „międzynarodowa linia lotnicza”, „przedsiębiorstwo lotnicze” i „lądowanie w celach niehandlowych” posiadają znaczenia określone w artykule 96 konwencji;

f) „taryfa” – cenę pobieraną za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków, a także za usługi agencyjne i inne dodatkowe usługi i warunki, do których stosowana jest ta cena, z wyłączeniem opłaty i warunków za przewóz poczty.

2. Załącznik do niniejszej umowy stanowi jej integralną część.

Artykuł 2

Przyznanie praw

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa, przewidziane w niniejszej umowie, w celu ustanowienia i eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych na trasach wyszczególnionych w załączniku do niniejszej umowy (takie linie i trasy dalej zwane są odpowiednio - uzgodnione linie i określone trasy).

Artykuł 3

Prawa

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą korzystać przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach z następujących praw:

a) przelotu nad terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania;

b) lądowania na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony w celach niehandlowych w punktach, wymienionych w załączniku do niniejszej umowy;

c) lądowania na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony w punktach, wymienionych dla danej trasy w załączniku do niniejszej umowy, w celu zabrania i/lub pozostawienia pasażerów, załadowania i/lub wyładowania poczty i ładunków w ruchu międzynarodowym.

2. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie może oznaczać przyznania wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład pasażerów, poczty i ładunków, przewożonych za opłatą lub na zasadzie najmu, między punktami na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony.

3. Trasy lotów statków powietrznych na uzgodnionych liniach i punkty przekroczenia granic państwowych ustalane są przez każdą Umawiającą się Stronę na terytorium swojego państwa. Przy czym należy mieć na uwadze, że takie trasy i punkty przekroczenia będą dostępne dla wyznaczonego

przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony i warunki korzystania z nich nie będą mniej korzystne od przedstawianych innym przedsiębiorstwom lotniczym, wykonującym podobne międzynarodowe przewozy.

4. Techniczne i handlowe zagadnienia, dotyczące lotów statków powietrznych i przewozów pasażerów, ładunków i poczty na uzgodnionych liniach oraz zasady rozliczeń, będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi, a w przypadkach przewidzianych niniejszą umową - będą przedstawiane do zatwierdzenia władzom lotniczym Umawiających się Stron.

W celu wykonywania obsługi naziemnej swojego statku powietrznego na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zawierać odpowiednie porozumienia z przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony, posiadającymi niezbędne zezwolenia na wykonywanie takiej obsługi.

Artykuł 4

Wyznaczenie i udzielanie zezwoleń

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

2. Po otrzymaniu takiego powiadomienia, druga Umawiająca się Strona powinna, zgodnie z ustępami 3 i 4 niniejszego artykułu, udzielić niezwłocznie każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu odpowiednie zezwolenie eksploatacyjne.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony przed wydaniem zezwolenia eksploatacyjnego mogą zażądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez te władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych.

4. Każda Umawiająca się Strona ma prawo odmowy udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, wymienionego w ustępie 2 niniejszego artykułu, lub nałożenia takich warunków jakie może uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw, wymienionych w artykule 3 niniejszej umowy w przypadku, gdy wymieniona Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności lub rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, lub do obywateli jej państwa.

5. Po otrzymaniu zezwolenia wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii pod warunkiem, że uzgodniony między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi rozkład lotów został zatwierdzony przez władze lotnicze Umawiających się Stron oraz weszły w życie taryfy, ustalone zgodnie z postanowieniami artykułu 10 niniejszej umowy.

Artykuł 5

Cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Każda Umawiająca się Strona ma prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw, wymienionych w artykule 3 niniejszej umowy, przyznanych wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony lub wymagać spełnienia takich warunków, jakie uzna za niezbędne przy korzystaniu z tych praw:

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

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

c) w przypadku, gdy wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze w jakikolwiek inny sposób nie będzie stosować się do warunków, przewidzianych w niniejszej umowie.

2. Prawo, o którym mowa w tym ustępie, będzie mieć zastosowanie jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony, chyba, że niezwłoczne cofnięcie zezwolenia eksploatacyjnego, zawieszenie korzystania z praw lub nałożenie warunków, wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu, będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw i przepisów lub warunków niniejszej umowy. Takie konsultacje między władzami lotniczymi powinny odbyć się w możliwie najkrótszym terminie, ale nie później niż w terminie trzydziestu (30) dni od daty prośby.

Artykuł 6

Stosowanie ustaw i przepisów

1. Ustawy i przepisy państwa jednej Umawiającej się Strony, regulujące przylot i/lub wylot z jego terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowe loty albo eksploatację lub żeglugę takich statków powietrznych w czasie gdy znajdują się w granicach jego terytorium, stosuje się do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy państwa jednej Umawiającej się Strony, regulujące przybycie, pobyt i opuszczenie jego terytorium przez pasażerów, załogi, bagaż, ładunki i pocztę, a w szczególności przepisy regulujące wymagania paszportowe, celne, walutowe i sanitarne, stosuje się w czasie pobytu w granicach wymienionego terytorium do pasażerów, załóg, bagażu, ładunków i poczty przewożonych statkami powietrznymi wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 7

Oplaty

Oplaty i inne należności za korzystanie z każdego portu lotniczego, w tym z jego urządzeń, technicznych i innych środków i usług, a także jakiegokolwiek należności za korzystanie ze środków nawigacyjnych, środków łączności i usług będą pobierane zgodnie ze stawkami i taryfami, ustanowionymi zgodnie z postanowieniami konwencji przez każdą Umawiającą się Stronę na terytorium swojego państwa.

Artykuł 8

Tranzyt bezpośredni

Pasażerowie, bagaż i ładunki, znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium państwa jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające obszaru portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu, powinni być poddani jedynie uproszczonej kontroli, z wyjątkiem przypadków dotyczących środków bezpieczeństwa skierowanych przeciwko aktom przemocy i terroryzmu powietrznego, a także przewozu środków narkotycznych. Bagaż i ładunki przewożone w tranzycie bezpośrednim zwolnione są od opłat celnych, podatków i opłat.

Opłaty za dokonywaną obsługę, przechowywanie i formalności celne będą pobierane zgodnie z ustawodawstwem państwa Umawiającej się Strony, na terytorium którego taka obsługa będzie dokonywana.

Artykuł 9

Zasady eksploatacji uzgodnionych linii

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą miały przyznane sprawiedliwe i równe warunki eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach między terytoriami ich państw.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony powinny brać pod uwagę interesy wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, tak aby nie oddziaływać niewłaściwie na przewozy ostatnich przedsiębiorstw lotniczych, które eksploatują linię lotniczą na tej trasie lub jej części.

3. Uzgodnione linie, eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron, powinny odpowiadać ogólnemu zapotrzebowaniu na przewozy na określonych trasach oraz każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze powinno jako podstawowe zadanie swojej działalności zaproponować taką zdolność przewozową, która przy rozsądnym (racjonalnym) wskaźniku załadowania odpowiadałaby bieżącemu lub przewidywanemu zapotrzebowaniu na przewozy pasażerów, ładunków i poczty między terytoriami państw Umawiających się Stron.

4. Przy eksploatacji przewozów przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej z Umawiających się Stron między punktami na terytorium

państwa drugiej Umawiającej się Strony i punktami w krajach trzecich oferowana przez nie zdolność przewozowa powinna odpowiadać ogólnym zasadom, zgodnie z którymi ta zdolność przewozowa będzie zależeć od zapotrzebowania:

- a) w przewozach między krajami, w których rozpoczynają i kończą się przewozy;
- b) w przewozach na tym obszarze, przez który przebiega linia lotnicza; oraz
- c) w przewozach bezpośrednich.

5. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony powinny, nie później niż sześćdziesiąt (60) dni przed rozpoczęciem lotów, przedstawić do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony proponowany rozkład, przedstawiający częstotliwość lotów, typ statku powietrznego, zestawienie miejsc pasażerskich i proponowaną do sprzedaży ilość miejsc.

Artykuł 10

Taryfy

1. Taryfy na dowolnej uzgodnionej linii będą ustalane na rozsądnym poziomie, z uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem, charakterystyką linii lotniczej oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych na jakiegokolwiek części określonej trasy. Taryfy te powinny być ustalane zgodnie z wymienionymi niżej warunkami niniejszego artykułu.

2. Taryfy, wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu, a także wysokość prowizji agencyjnych od tych taryf, w miarę możliwości, dla każdej z określonych tras będą uzgadniane między zainteresowanymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy. Uzgodnione w ten sposób taryfy podlegają zatwierdzeniu przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

3. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą uzgodnić którejkolwiek z tych taryf lub z jakichkolwiek innych powodów, taryfa nie

może być uzgodniona zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron powinny dążyć do ustalenia taryfy w drodze wzajemnego porozumienia.

4. Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do zatwierdzenia którejkolwiek z taryf, przedstawionej im zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu lub co do ustanowienia jakiegokolwiek taryfy zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, to rozbieżność ta powinna być rozstrzygnięta zgodnie z artykułem 17 niniejszej umowy.

5. Taryfy wchodzi w życie jedynie po zatwierdzeniu ich przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.

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

Artykuł 11 **Oplaty celne**

1. Statki powietrzne, eksploatowane na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, części zapasowe, zapasy materiałów pędnych i smarów, zapasy pokładowe (w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń), znajdujące się na pokładzie takich statków powietrznych, zwolnione są z opłat celnych, podatków i innych podobnych należności i opłat po przybyciu na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że takie wyposażenie, części zapasowe, materiały i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego do czasu ich ponownego wywozu.

2. Będą również zwolnione z opłat celnych, podatków, należności i opłat:

a) zapasy pokładowe zabrane na terytorium państwa jednej Umawiającej się Strony w granicach limitów ustalonych przez właściwe organy wymienionej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie statku powietrznego, eksploatowanego na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

b) wyposażenie i części zapasowe wwieszone na terytorium państwa jednej Umawiającej się Strony w celu obsługi technicznej lub naprawy statku

powietrznego, eksploatowanego na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zużycia przez statek powietrzny eksploatowany na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli zapasy te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego w granicach terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony, na którym zostały one zabrane na pokład;

d) niezbędne dokumenty, posiadające nazwę przedsiębiorstwa lotniczego, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, w tym bilety lotnicze, lotnicze listy przewozowe, dostarczone lub dostarczane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony dla swoich służb eksploatacyjnych na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony.

3. Nie zezwala się na wykorzystywanie materiałów, zapasów, części zapasowych i dokumentów, wymienionych w ustępie 2 niniejszego artykułu, w innych celach, niż te które wprost zostały wymienione w tym ustępie. Wymienione przedmioty mogą pozostawać pod kontrolą lub nadzorem organów celnych, zgodnie z ustawami i przepisami państwa właściwej Umawiającej się Strony.

4. Wyposażenie pokładowe, materiały, zapasy i części zapasowe, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego, eksploatowanego na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony, mogą być wyładowywane na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tej Umawiającej się Strony. W takim przypadku będą one poddane nadzorowi wymienionych organów do czasu, gdy zostaną ponownie wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie, zgodnie z przepisami celnymi tej drugiej Umawiającej się Strony.

5. Opłaty za dokonywaną obsługę, formalności celne i przechowywanie pobierane są zgodnie z ustawodawstwem celnym państwa Umawiającej się Strony, na terytorium którego dokonywana jest taka obsługa.

Artykuł 12

Sprzedaż przewozów i transfer dochodów

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony mają prawo do samodzielnej sprzedaży przewozów lotniczych przy użyciu własnych dokumentów przewozowych na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami tego państwa. Taka sprzedaż może być realizowana bezpośrednio w przedstawicielstwach i/lub oddziałach wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, zgodnie z ustawami i przepisami państw Umawiających się Stron oraz przez agentów sprzedaży, posiadających odpowiednią zgodę na wykonywanie takich usług.

2. Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa transferu nadwyżki wpływów nad wydatkami, osiągniętych przez te przedsiębiorstwa lotnicze z międzynarodowych przewozów lotniczych.

Transfer taki powinien być dokonywany w walucie wymiennej według oficjalnego kursu wymiany, obowiązującego w dniu transferu, zgodnie z ustawami i przepisami państwa Umawiającej się Strony, z którego realizowany jest transfer.

3. Postanowienia ustępu 2 niniejszego artykułu w żaden sposób nie naruszają zagadnień opodatkowania dochodów, które są przedmiotem oddzielnej umowy zawartej między Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 13

Działalność handlowa przedsiębiorstw lotniczych

1. Dla zabezpieczenia eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony mają prawo ustanowienia na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony swoich przedstawicielstw i/lub oddziałów z niezbędnym personelem administracyjnym, handlowym i technicznym, zgodnie z ustawami i przepisami państwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Wymieniony w niniejszym artykule personel może składać się z obywateli państw Umawiających się Stron lub obywateli krajów trzecich po uzgodnieniu między właściwymi organami Umawiających się Stron.

Artykuł 14

Ochrona lotnictwa

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami, wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązanie dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowi integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony powinny w szczególności działać zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu 23 września 1971 roku, Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku oraz postanowieniami dwustronnych umów obowiązujących między Umawiającymi się Stronami, jak również tych umów, które zostaną zawarte między nimi w przyszłości.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony powinny udzielać sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej, oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. Umawiające się Strony powinny postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego i wymaganiami technicznymi, ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i przewidzianymi w załącznikach do konwencji w zakresie, w jakim takie przepisy i wymagania mają zastosowanie do Umawiających się Stron; Umawiające się Strony będą wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych zarejestrowanych w ich państwach, użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na terytorium ich państwa, a także użytkownicy

międzynarodowych portów lotniczych na terytorium ich państwa 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, wymienionych w ustępie 3 niniejszego artykułu, przestrzegania wymienionych w tym ustępie przepisów i wymagań bezpieczeństwa lotniczego, wymaganych przez tę drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i pobycie w granicach terytorium jej państwa. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków w granicach terytorium jej państwa dla ochrony statków powietrznych i kontroli pasażerów, załóg, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków oraz zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania i rozładowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również przychylnie rozpatrywała prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie specjalnych środków bezpieczeństwa w przypadku szczególnego zagrożenia.

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

Artykuł 15

Uznawanie świadectw i licencji

1. Obowiązujące świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wystawione lub uznane za ważne przez jedną Umawiającą się Stronę, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że wymagania stawiane dla takich świadectw lub licencji, odpowiadają lub są wyższe od minimalnych standardów ustanowionych konwencją.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad terytorium swojego państwa, świadectw kwalifikacji i licencji wystawionych obywatelom jej państwa przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 16 . **Przekazywanie danych statystycznych**

Władze lotnicze Umawiających się Stron powinny przekazywać sobie wzajemnie, na prośbę, dane statystyczne lub inne odpowiednie informacje, dotyczące przewozów na uzgodnionych liniach.

Artykuł 17 **Konsultacje**

Władze lotnicze Umawiających się Stron mogą okresowo konsultować się wzajemnie w celu zapewnienia konstruktywnej współpracy we wszystkich zagadnieniach związanych z wykonywaniem niniejszej umowy. Konsultacje powinny rozpocząć się w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty prośby o ich przeprowadzenie, chyba że władze lotnicze Umawiających się Stron uzgodnią inny termin.

Artykuł 18 **Rozstrzygnięcie sporów**

1. Rozbieżności związane z interpretacją lub stosowaniem niniejszej umowy lub załącznika do niej, będzie rozstrzygany w drodze rozmów między władzami lotniczymi Umawiających się Stron. Jeżeli władze lotnicze nie osiągną porozumienia, spór będzie rozstrzygany drogą dyplomatyczną.

2. W przypadku, jeśli rozstrzygnięcie nie może być osiągnięte zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, na prośbę którejkolwiek z Umawiających się Stron, spór przedstawiony zostanie do rozstrzygnięcia trybunałowi arbitrażowemu, złożonemu z trzech arbitrów, z których dwóch wyznaczonych zostanie przez każdą z Umawiających się Stron, a trzeciego - wyznaczą dwaj wyznaczeni arbitrzy i ten trzeci arbiter będzie pełnił obowiązki przewodniczącego trybunału arbitrażowego. Każda Umawiająca się Strona wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania drogą dyplomatyczną przez jedną Umawiającą się Stronę od drugiej żądania rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, a trzeci arbiter wyznaczony

zostanie w terminie następných sześćdziesięciu (60) dni. W przypadku, jeśli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w wyznaczonym terminie albo jeżeli trzeci arbiter nie będzie wyznaczony w ustalonym terminie, każda z Umawiających się Stron może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego z prośbą o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem powinien być obywatel państwa trzeciego i pełnić będzie obowiązki przewodniczącego trybunału arbitrażowego.

3. Trybunał arbitrażowy podejmuje swoje orzeczenie większością głosów. Takie orzeczenie obowiązuje obie Umawiające się Strony. Każda Umawiająca się Strona pokrywa koszty udziału swojego arbitra w rozprawie. Koszty związane z udziałem w rozprawie przewodniczącego trybunału arbitrażowego i inne podobne koszty będą równo podzielone między Umawiającymi się Stronami. Trybunał arbitrażowy powinien samodzielnie określić procedurę swojej pracy odnośnie wszystkich innych zagadnień.

4. Jeżeli, i jak długo, jedna lub druga Umawiająca się Strona nie stosuje się do decyzji wydanej zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, wstrzymać lub cofnąć prawa lub przywileje, udzielone zgodnie z niniejszą umową tej Umawiającej się Stronie, która nie wywiązuje się z wymienionych zobowiązań, powiadamiając o tym pisemnie drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 19 **Zmiana umowy**

Jeśli jedna z Umawiających się Stron zaproponuje zmianę warunków niniejszej umowy lub załącznika do niej, między władzami lotniczymi Umawiających się Stron przeprowadzone zostaną konsultacje w zakresie proponowanej zmiany. Konsultacje powinny rozpocząć się w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia prośby o ich przeprowadzenie, jeśli władze lotnicze Umawiających się Stron nie uzgodnią innego terminu. Zmiany do umowy wejdą w życie po wymianie not. Zmiany do załącznika mogą być przyjęte po uzgodnieniu między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

Artykuł 20

Konwencje wielostronne

W przypadku przystąpienia obu Umawiających się Stron do wielostronnej konwencji, niniejsza umowa zostanie zmieniona zgodnie z postanowieniami tej konwencji.

Artykuł 21

Rejestracja umowy

Niniejsza umowa i jakiegokolwiek zmiany do niej powinny być zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 22

Wejście w życie

1. Niniejsza umowa wejdzie w życie w dniu późniejszego pisemnego powiadomienia o wypełnieniu przez Umawiające się Strony krajowych procedur, niezbędnych dla wejścia jej w życie.

2. Od dnia wejścia w życie niniejszej umowy utraci moc, w stosunkach między Rzeczpospolitą Polską i Federacją Rosyjską, Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o komunikacji lotniczej z dnia 24 kwietnia 1968 roku, ze wszystkimi zmianami do niej.

Artykuł 23

Termin obowiązywania umowy

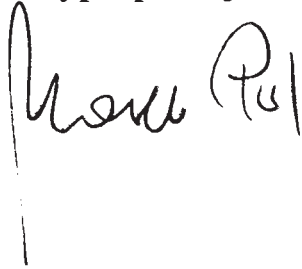
1. Niniejsza umowa zawarta jest na czas nieokreślony.
2. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zawiadomić drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze wypowiedzenia niniejszej umowy. Takie powiadomienie równocześnie powinno być skierowane do

Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza umowa utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od dnia otrzymania takiego powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba, że w drodze wzajemnego porozumienia się, takie powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu.

Jeżeli druga Umawiająca się Strona nie potwierdzi otrzymania powiadomienia, to będzie ono uznane za otrzymane po czternastu (14) dniach od otrzymania tego powiadomienia przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Sporządzono w *Kaliningradzie* dnia *26 lipca* 2002 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i rosyjskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne.

**Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej**



**Z upoważnienia Rządu
Federacji Rosyjskiej**



Z A Ł A C Z N I K

do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o komunikacji lotniczej

1. Wykaz tras

a) Przedsiębiorstwom lotniczym wyznaczonym przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej przyznaje się prawo do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych na następujących trasach:

Punkty Początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Federacji Rosyjskiej	Punkty położone dalej
Jakiegokolwiek punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	jakiegokolwiek* punkty	Moskwa; St. Petersburg i inne punkty, które zostaną uzgodnione później	jakiegokolwiek* punkty

b) Przedsiębiorstwom lotniczym wyznaczonym przez Rząd Federacji Rosyjskiej przyznaje się prawo do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych na następujących trasach:

Punkty Początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
Jakiegokolwiek punkty w Federacji Rosyjskiej	jakiegokolwiek* punkty	Warszawa; Gdańsk i inne punkty, które zostaną uzgodnione później	jakiegokolwiek* punkty

*Punkty pośrednie i punkty położone dalej powinny być przedmiotem uzgodnień między władzami lotniczymi Umawiających się Stron, gdy przedsiębiorstwa lotnicze będą zamierzały wykonywać loty na uzgodnionych liniach.

2. Uwagi:

A. Inne punkty na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i terytorium Federacji Rosyjskiej podlegają zatwierdzeniu przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

B. Jakikolwiek punkty na trasach, określonych w niniejszym załączniku, mogą być omijane w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, pod warunkiem, że loty te rozpoczynają lub kończą się na terytorium państwa Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze.

C. Każda Umawiająca się Strona może wyznaczyć jedno przedsiębiorstwo lotnicze do wykonywania regularnych lotów na określonej trasie. W przypadku, jeżeli zdolność przewozowa wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych obu Umawiających się Stron nie będzie odpowiadała zapotrzebowaniu na przewozy na określonej trasie, wyznaczenie drugiego przedsiębiorstwa lotniczego z każdej Umawiającej się Strony, będzie przedmiotem porozumienia władz lotniczych Umawiających się Stron.

D. Loty czarterowe, dodatkowe i nieregularne mogą być wykonywane po wstępnym zgłoszeniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze, które powinno być przekazane nie później niż czterdzieści osiem (48) godzin przed wylotem statku powietrznego, nie wliczając dni wolnych i świątecznych. Zgłoszenia przedsiębiorstw lotniczych nie wyznaczonych będą przedstawiane do rozpatrzenia zgodnie z wewnętrznymi przepisami Umawiających się Stron.

E. Przy rozpatrywaniu zagadnień związanych z lotami czarterowymi przedsiębiorstw lotniczych nie wyznaczonych na uzgodnionych liniach, na których wykonywane są loty przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze, Umawiające się Strony powinny brać pod uwagę interesy wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, tak aby nie oddziaływać niewłaściwie na ich działalność na określonych trasach.

F. Wykonując loty na określonych trasach, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zawierać umowy o współpracy handlowej typu block-space, code-share lub umowy leasingowe:

a) z wyznaczonym (wyznaczonymi) przedsiębiorstwem lotniczym (przedsiębiorstwami lotniczymi) drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze zawierające takie umowy posiadają odpowiednie upoważnienie i spełniają wymagania zwykle stosowane do takich umów;

b) z przedsiębiorstwami lotniczymi krajów trzecich, pod warunkiem, że wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze zawierające takie umowy posiadają odpowiednie upoważnienie i spełniają wymagania zwykle stosowane do takich umów oraz że te kraje trzecie posiadają odpowiednie porozumienia z władzami lotniczymi Umawiających się Stron, zezwalające na wykonywanie lotów zgodnie z umowami przewidzianymi w niniejszym ustępie;

G. Nie zezwala się zarówno wyznaczonym, jak i nie wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym Umawiających się Stron na eksploatację statków powietrznych wziętych w leasing z załogami.

H. Prawa wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony do przewozu pasażerów, ładunków i poczty między punktami na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony i punktami w krajach trzecich, będą przedmiotem porozumienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

I. Prawa łączenia punktów początkowych lub punktów przeznaczenia na terytoriach państw Umawiających się Stron, jak również tych punktów z punktami w krajach trzecich będą przedmiotem porozumienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

СОГЛАШЕНИЕ

между

**Правительством Республики Польша
и Правительством Российской Федерации**

о воздушном сообщении

Правительство Республики Польша и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

принимая во внимание тот факт, что Республика Польша и Российская Федерация являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями их государств и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1 Определения

1. Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

а) "авиационные власти": в отношении Республики Польша - Министр инфраструктуры Республики Польша или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министром, и в отношении Российской Федерации – Государственная служба гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой Службой;

б) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

в) "территория" в отношении государства – сухопутная территория, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом государства;

г) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г.Чикаго 7 декабря 1944 г., а также любое Приложение к этой Конвенции и любая поправка к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в какой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любая поправка к Конвенции, принятая согласно статье 94 Конвенции, ратифицированная соответственно Республикой Польша и Российской Федерацией;

д) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

е) "тариф" - цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также за агентские и другие дополнительные услуги и условия, в отношении которых эта цена применяется, за исключением оплаты и условий при перевозке почты.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

Статья 2

Предоставление прав

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (далее такие линии и маршруты именуются соответственно – договорные линии и установленные маршруты).

Статья 3

Права

1. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам пользуются следующими правами:

а) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны остановки с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

в) совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для данного маршрута в Приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки и/или высадки пассажиров, погрузки и/или выгрузки почты и груза международного следования.

2. Ничто в настоящем Соглашении не может рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пересечения государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства. При этом имеется в виду, что такие маршруты и пункты пересечения будут доступны назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и

условия их использования будут не менее благоприятными, чем те, которые предоставляются другим авиапредприятиям, выполняющим подобные международные перевозки.

4. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях и порядка расчетов, решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями и в случаях, предусмотренных настоящим Соглашением, представляются на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

Для осуществления наземного обслуживания своего воздушного судна на территории государства другой Договаривающейся Стороны назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут заключать соответствующие соглашения с предприятиями другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимые разрешения на предоставление такого обслуживания.

Статья 4

Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятие или авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим

авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованное между назначенными авиапредприятиями расписание полетов утверждено авиационными властями Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие.

Статья 5

Аннулирование или приостановка действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в случае если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

б) в случае если это назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

в) в случае если назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил или условий настоящего Соглашения, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно короткий срок и не позднее тридцати (30) дней с даты запроса.

Статья 6

Применение законов и правил

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

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, груза и почты, и, в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам, багажу, грузу и почте, перевозимым воздушными судами назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 7

Сборы

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства в соответствии с положениями Конвенции.

Статья 8

Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, должны подвергаться лишь упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов насилия и воздушного пиратства,

а также провоза наркотических средств. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление взимаются в соответствии с законодательством государства Договаривающейся Стороны, на территории которого такое обслуживание предоставляется.

Статья 9

Принципы эксплуатации договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями их государств.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних авиапредприятий, которые эксплуатируют авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном (рациональном) коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон.

4. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями одной из Договаривающихся Сторон между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах предоставляемая ими емкость должна соответствовать общему принципу, согласно которому эта емкость будет зависеть от потребностей:

- а) в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) в перевозках того района, через который проходит воздушная линия;
- в) в транзитных перевозках.

5. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны не позднее, чем за шестьдесят (60) дней до начала полетов представить предполагаемое расписание авиационным властям другой Договаривающейся Стороны для утверждения, указав частоту полетов, тип воздушного судна, компоновку его салона и предлагаемое для продажи число мест.

Статья 10 **Тарифы**

1. Тарифы на любой договорной линии устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны устанавливаться в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов по возможности согласовываются по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласовать любой из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения.

5. Тарифы вступают в силу только после их утверждения авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 11 Таможенные платежи

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами, платежами и сборами:

а) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных соответствующими властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны;

б) оборудование и запасные части, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;

г) необходимые документы, содержащие символику авиапредприятия, используемые назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для своих эксплуатационных нужд.

3. Не допускается использование материалов, запасов, запасных частей и документов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, в иных целях, чем те, которые прямо упомянуты в этом пункте. Указанные предметы могут быть помещены под контроль или наблюдение таможенных органов в порядке,

предусмотренном законами и правилами государства соответствующей Договаривающейся Стороны.

4. Бортовое оборудование, имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных органов этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они помещаются под наблюдение упомянутых органов до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами этой другой Договаривающейся Стороны.

5. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенное оформление и хранение взимаются в соответствии с таможенным законодательством государства Договаривающейся Стороны, на территории которого такое обслуживание предоставляется.

Статья 12

Продажа перевозок и перевод доходов

1. Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся Стороны предоставляется право самостоятельной продажи авиаперевозок с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами этого государства. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах и/или, согласно законам и правилам государств Договаривающихся Сторон, в отделах назначенных авиапредприятий либо через агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими авиапредприятиями от международных авиаперевозок.

Такой перевод осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему в день перевода, в соответствии с законами и правилами государства Договаривающейся Стороны, из которого осуществляется перевод.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи никоим образом не затрагивают вопросов налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

Статья 13

Коммерческая деятельность авиапредприятий

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства и/или отделы с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Указанный в настоящей статье персонал может состоять из граждан государств Договаривающихся Сторон или граждан третьих стран по согласованию между компетентными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 14

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны должны действовать, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г.Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., и положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в будущем.

2. Договаривающиеся Стороны должны оказывать друг другу всю необходимую помощь друг другу в предотвращении 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 должны действовать в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными в приложениях к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государства, и эксплуатанты международных аэропортов на территории их государства действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов указанных в пункте 3 настоящей статьи, соблюдения упомянутых в этом пункте положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории ее государства. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории ее 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 также благожелательно рассматривает просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

Статья 15

Признание свидетельств и удостоверений

1. Действующие свидетельства летной годности, квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что требования для таких свидетельств или удостоверений соответствуют или превышают минимальные стандарты, установленные Конвенцией.

2. Однако каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.

Статья 16

Предоставление статистических данных

Авиационные власти Договаривающихся Сторон должны предоставлять друг другу по запросу статистические данные или иную соответствующую информацию, касающуюся перевозок по договорным линиям.

Статья 17

Консультации

Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон могут периодически проводиться консультации. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся об ином сроке.

Статья 18

Разрешение споров

1. Разногласия относительно толкования или применения настоящего Соглашения или Приложения к нему решаются путем переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

2. В случае, если урегулирование не может быть достигнуто в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, спор по запросу любой из Договаривающихся Сторон передается на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами, и этот третий арбитр будет выполнять обязанности председателя арбитража. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам на рассмотрение спора в арбитраже, а третий арбитр назначается в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок, или если третий арбитр не будет назначен в установленный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств. В этом случае третий арбитр должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности председателя арбитража.

3. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов. Такое решение обязательно для обеих Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Расходы, связанные с участием в разбирательстве председателя арбитража, и другие подобные расходы распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну. По всем другим вопросам арбитраж должен самостоятельно определять процедуру своей работы.

4. В случае если одна Договаривающаяся Сторона не выполняет решения, вынесенные согласно пункту 3 настоящей статьи, и такое нарушение продолжает существовать, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или отозвать права или привилегии, предоставленные в соответствии с настоящим Соглашением той Договаривающейся Стороне, которая не соблюдает указанные условия, письменно уведомив другую Договаривающуюся Сторону.

Статья 19

Изменение Соглашения

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, то между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся об ином сроке. Изменения к Соглашению вступают в силу после обмена нотами. Изменения в Приложение могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 20

Многосторонние конвенции

В случае присоединения обеих Договаривающихся Сторон к многосторонней конвенции настоящее Соглашение будет приведено в соответствие с положениями такой конвенции.

Статья 21

Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему должны быть зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 22

Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу с даты последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

2. С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Республикой Польша и Российской Федерацией Соглашение между Правительством Польской Народной Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 24 апреля 1968 г. со всеми дополнениями к нему.

Статья 23 Срок действия Соглашения

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно должно быть направлено в Международную организацию гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекращает свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только оно не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого срока.

Если другая Договаривающаяся Сторона не подтвердит получение уведомления, то оно должно считаться полученным через четырнадцать (14) дней с даты получения такого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в г. Калининград «26» июля 2002 года в двух экземплярах, каждый на польском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Республики Польша



За Правительство
Российской Федерации



ПРИЛОЖЕНИЕ**к Соглашению между Правительством Республики Польша и
Правительством Российской Федерации о воздушном сообщении****1. Таблица маршрутов**

а) Авиапредприятиям, назначенным Правительством Республики Польша, предоставляется право выполнять международные воздушные перевозки по следующим маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Российской Федерации	Пункты за пределами
Любые пункты в Республике Польша	Любые пункты*	Москва, Санкт-Петербург и другие пункты, которые будут согласованы позднее	Любые пункты*

б) Авиапредприятиям, назначенным Правительством Российской Федерации, предоставляется право выполнять международные воздушные перевозки по следующим маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Республике Польша	Пункты за пределами
Любые пункты в Российской Федерации	Любые пункты*	Варшава, Гданьск и другие пункты, которые будут согласованы позднее	Любые пункты*

* Промежуточные пункты и пункты за пределами должны быть предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон, авиапредприятия которых планируют выполнять полеты по договорным линиям.

2. Примечания:

А. Другие пункты на территории Республики Польша и территории Российской Федерации подлежат одобрению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Б. Любые пункты на маршрутах, указанных в настоящем Приложении, могут быть опущены в ряде или во всех полетах, при условии, что эти полеты начинаются или заканчиваются на территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие.

В. Каждая Договаривающаяся Сторона может назначить одно авиапредприятие для выполнения регулярных полетов по установленному маршруту. В случае если емкости назначенных авиапредприятий обеих Договаривающихся Сторон не будут удовлетворять спрос на перевозки на установленном маршруте, назначение второго авиапредприятия с каждой Договаривающейся Стороны будет являться предметом договоренности авиационных властей Договаривающихся Сторон.

Г. Чартерные, дополнительные и рейсы вне расписания могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия, которая должна подаваться не позднее чем за сорок восемь (48) часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней. Заявки неназначенных авиапредприятий должны представляться на рассмотрение в соответствии с внутренним регулированием Договаривающихся Сторон.

Д. При рассмотрении вопросов, связанных с чартерными полетами неназначенных авиапредприятий по договорным линиям, по которым выполняются полеты назначенных авиапредприятий, Договаривающиеся Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий с целью не нанести ущерба их деятельности на упомянутых маршрутах.

Е. Выполняя полеты по установленным маршрутам, назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут заключать соглашения о коммерческом сотрудничестве типа «блок-спейс», «код-шеринг» или лизинговые соглашения:

а) с назначенным(и) авиапредприятием(ями) другой Договаривающейся Стороны, при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, уполномочены на то надлежащим образом и удовлетворяют требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям;

б) с авиапредприятиями третьих стран при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, уполномочены на то надлежащим образом и удовлетворяют требованиям, обычно применяемым к

таким соглашениям, и что эти третьи страны имеют соответствующие договоренности с авиационными властями Договаривающихся Сторон, разрешающие выполнять полеты в соответствии с соглашениями, предусмотренными в настоящем пункте.

Ж. Использование взятых в лизинг воздушных судов с экипажем как назначенными, так и неназначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон не разрешается.

З. Право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

И. Право совмещения пунктов отправления или пунктов назначения на территориях государств Договаривающихся Сторон, а также этих пунктов с пунктами в третьих странах будет являться предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.