



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 5 listopada 2021 r.

Poz. 1007

UMOWA

**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich
w celu ustanowienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich odnośnymi terytoriami,**

podpisana w Abu Zabi dnia 20 listopada 1994 r.

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

Artykuł 1

DEFINICJE

Dla celów niniejszej Umowy i jej Załącznika:

- a/ wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej - Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej lub każdą osobę lub organ upoważniony do wykonywania wszelkich funkcji, za które odpowiedzialne są te władze, a w przypadku Zjednoczonych Emiratów Arabskich - Ministra Komunikacji lub każdą osobę lub organ upoważniony do wykonywania wszelkich funkcji aktualnie wykonywanych przez tego Ministra w odniesieniu do lotnictwa cywilnego;
- b/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone w celu eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy.

Artykuł 2

PRYZNANIE PRAW

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

- a/ przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych,
- c/ zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i towarów, łącznie lub oddzielnie, w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i jej Załącznika.

Artykuł 3

WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

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

Wyznaczenie powinno być podane do wiadomości przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego. Udzielone zezwolenie eksploatacyjne nie może być przekazywane innemu przedsiębiorstwu lotniczemu bez zgody Umawiającej się Strony, która wydała takie zezwolenie.

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

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

5. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego, zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 9 niniejszej Umowy, jest w mocy w odniesieniu do tej linii.

Artykuł 4

COFNIĘCIE LUB ZAWIESZENIE ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNEGO

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw wymienionych w Artykule 2 niniejszej Umowy przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony lub też nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

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

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

Artykuł 5

ZASADY REGULUJĄCE EKSPLOATACJĘ UZGODNIONYCH LINII

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

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

Artykuł 6

ZWOLNIENIA Z OPŁAT CELNYCH I INNYCH OPŁAT

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

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

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

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

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

Artykuł 7

TRANZYT BEZPOŚREDNI

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

Artykuł 8

STOSOWANIE USTAWODAWSTWA WEWNĘTRZNEGO

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

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

Artykuł 9

TARYFY

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyłym uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, włączając koszty eksploatacji, rozsądny zysk i taryfy innych przedsiębiorstw lotniczych.

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

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

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek innego powodu, taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego Artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony zawiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o swojej dezaprobachie co do którejkolwiek taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu władze lotnicze Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

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

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

Artykuł 10

TRANSFER DOCHODÓW

1. Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa do transferu nadwyżek wpływów nad wydatkami, uzyskanymi na terytorium odnośnej Umawiającej się Strony.

Takie przekazy pieniężne, będą jednak wykonywane zgodnie z przepisami o wymianie Umawiającej się Strony, na terytorium której, takie dochody zostały osiągnięte. Taki transfer będzie dokonany według oficjalnych kursów wymiany albo, jeśli nie ma oficjalnych kursów wymiany, według aktualnych kursów rynkowych dla bieżących płatności.

2. Jeżeli Umawiająca się Strona nałoży restrykcje wobec transferu nadwyżek wpływów nad wydatkami uzyskanymi przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, druga Umawiająca się Strona ma prawo nałożyć odpowiednie restrykcje na przedsiębiorstwa lotnicze pierwszej Umawiającej się Strony.

Artykuł 11

DZIAŁALNOŚĆ HANDLOWA

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą miały prawo utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swoje przedstawicielstwa, z personelem niezbędnym dla eksploatacji uzgodnionych linii, zgodnie z wewnętrznymi ustawami i przepisami Umawiających się Stron.

Artykuł 12

OCHRONA LOTNICTWA

Umawiające się Strony zgadzają się na udzielanie maksymalnej pomocy sobie nawzajem w zapobieganiu porwanom i sabotażowi, dokonanemu przeciwko bezpieczeństwu lotniczemu portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej oraz zobowiązują się do przestrzegania postanowień Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio 14 września 1963 roku i Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzonej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku.

Obie Umawiające się Strony będą mieć na względzie postanowienia odnośnie ochrony ustanowione przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego. W przypadku zaistnienia aktów lub gróźb porwania lub sabotażu przeciwko statkom

powietrznym, portom lotniczym lub urządzeniom nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwianie porozumiewania się w zakresie środków, mających na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takich zdarzeń lub ich groźb.

Artykuł 13

DOSTARCZANIE DANYCH STATYSTYCZNYCH

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

Artykuł 14

KONSULTACJE

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

Artykuł 15

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

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

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia jakiejś osobie lub organowi albo na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór będzie przedstawiony

do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczają dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnych sześćdziesięciu dni. Jeżeli którąkolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel Państwa trzeciego, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

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

Artykuł 16

ZMIANA

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie wszelką zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądaną. Konsultacje między Umawiającymi się Stronami na temat proponowanych zmian rozpoczną się w ciągu sześćdziesięciu dni licząc od daty przedstawienia prośby o takiej konsultacji przez jedną Umawiającą się Stronę.

2. Jeżeli którąkolwiek Umawiającą się Stronę uważa za pożądaną wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia takiej zmiany.

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

Artykuł 17

ROZWIĄZANIE UMOWY

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

Artykuł 18

REJESTRACJA W MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI LOTNICTWA CYWILNEGO

Niniejsza Umowa będzie zarejestrowana w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 19

DATA WEJŚCIA W ŻYCIE UMOWY

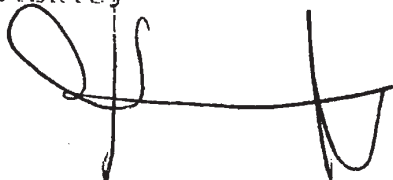
1. Niniejsza Umowa podlega zatwierdzeniu zgodnie z prawodawstwem wewnętrznym każdego z dwóch Państw i wejdzie w życie w dniu wymiany not stwierdzających, że spełniono wymogi przewidziane tym ustawodawstwem.

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

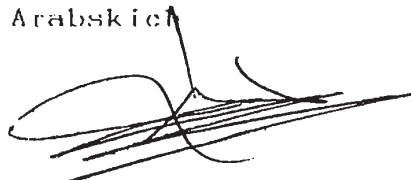
NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w dwóch egzemplarzach w **ABU ZABI**
dnia *20 listopada* 1994 roku w językach polskim, arabskim i angielskim, z tekstem angielskim rozstrzygającym w przypadku jakiegokolwiek sporu.

Z upoważnienia
Rządu Rzeczypospolitej
Polskiej



Z upoważnienia
Rządu Zjednoczonych Emiratów
Arabskich



Z A Ł A C Z N I K

W Y K A Z T R A S

WYKAZ 1

1. Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo (a) lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

Z	Do	Punkty pośrednie	Punkty położone dalej
(1)	(2)	(3)	(4)
Punkty w Polsce	Punkty w Zjednoczonych Emiratach Arabskich	Jakiegokolwiek punkty	Jakiegokolwiek punkty

WYKAZ 2

2. Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo (a) lotnicze Zjednoczonych Emiratów Arabskich:

Z	Do	Punkty pośrednie	Punkty położone dalej
(1)	(2)	(3)	(4)
Punkty w Zjednoczonych Emiratach Arabskich	Punkty w Polsce	Jakiegokolwiek punkty	Jakiegokolwiek punkty

Nie będą stosowane restrykcje przy wykonywaniu praw piątej wolności do lub z punktów pośrednich i punktów położonych dalej.

إتفاقية

بين

حكومة جمهورية بولندا

و

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

في شأن

الخطوط الجوية بين إقليميهما وما وراءهما

لما كانت حكومة جمهورية بولندا وحكومة دولة الامارات العربية المتحدة ، وتعرفان فيما بعد بالاطراف المتعاقدة ، ترغبان في تطوير العلاقات الثنائية في مجال الطيران المدني ،

نقد اتفقتا على ما يأتي :-

المادة (١)

تماريــــــــــــــــف

في تطبيق هذه الاتفاقية وملاحقها يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني الموضحة قرين كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :-

(١) "سلطات الطيران" : تعني بالنسبة الى جمهورية بولندا وزارة النقل والاقتصاد البحري و أي شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بأية مهام هي أصلا من صلاحيات السلطات المذكورة ، وتعني بالنسبة لدولة الامارات العربية المتحدة وزير المواصلات وأي شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بأية مهام تمارس حاليا من قبل الوزير فيما يخص الطيران المدني

(ب) "مؤسسة النقل الجوي المعينة" : تعني مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية والتي حصلت على ترخيص التشغيل طبقا لأحكام المادة (٣) من هذه الاتفاقية .

المادة (٢)

منح حقوق النقل

يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية بغرض انشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية .

ويطلق على هذه الخطوط والطرق " الخطوط المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي . وتتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد في اثناء تشغيلها خطا متفقا عليه على أي طريق محدد بالحقوق التالية :-

(أ) عبور اقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه .

(ب) الهبوط في ذلك الاقليم لأغراض غير تجارية .

(ج) أخذ وانزال ركاب وبريد وبضائع على حده أو مجتمعة في النقاط المحددة على الطرق المحددة وذلك طبقا لأحكام هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها .

المادة (٢)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

- ١- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة . ويجب على سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول اخطار سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بهذا التعيين .
- ٢- على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم الاخطار المشار اليه في الفقرة السابقة أن يصدر بدون تأخير ترخيص التشغيل اللازم لمؤسسة النقل الجوي المعينة مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة . ولا يجوز نقل أو تحويل ترخيص التشغيل الى مؤسسة نقل جوي أخرى بدون موافقة الطرف المتعاقد الذي منح ذلك الترخيص .
- ٣- يجوز لسلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر اثبات انه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مؤلفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية والتي تكون متفقة مع أحكام معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م والتعديلات التي ادخلت عليها فيما بعد .
- ٤- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح ترخيص التشغيل المشار اليه في الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض ما قد يراه ضروريا من شروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة للحقوق المبينة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية ، وذلك اذا لم يقتنع هذا الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو في يد رعاياه .
- ٥- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة التي منحت الترخيص بالتشغيل طبقا للفقرة (٢) من هذه المادة ، أن تقوم في أي وقت بتشغيل كل خط متفق عليه ، بشرط أن تكون التعرفة الي تم تحديدها وفقا لأحكام المادة (٩) من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة الى ذلك الخط .

المادة (٤)

الغاء أو وقف تراخيص التشغيل

١- يحق لكل طرف متعاقد الغاء ترخيص التشغيل أو وقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المبينة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية ، أو فرض ما قد يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في أية حالة من الحالات الآتية :-

(أ) إذا ثبت أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو ليست في يد رعاياه .

(ب) إذا قصرت المؤسسة في اتباع القوانين أو اللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق .

(ج) إذا لم تقم المؤسسة بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية وملاحقها .

٢- إذا لم يكن الالغاء الفوري أو الوقف أو فرض الشروط الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة ضروريا لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين أو اللوائح ، فلا يجوز ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (٥)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- ١- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للأطراف المتعاقدة لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها أن تقوم بتوفير حمولة تتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة بطريقة معقولة للنقل الدولي على هذه الخطوط .
- ٢- وإذا كانت اللوائح الوطنية لطرف متعاقد تتطلب هذه الاتفاقيات التي يمكن إبرامها بين مؤسسات النقل الجوي المعينة لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها ، فإنها ستكون مرهونة بموافقة سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد .

المادة (٦)

الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها من الفرائض

١ - تعفى من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الفرائض والرسوم المشابهة الاخرى طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من أي طرف متعاقد التي تسيورها هذه المؤسسة على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) لدى وصولها اقليم الطرف المتعاقد الاخر بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن والخزين على متن الطائرة حتى إعادة تصديرها .

٢ - تعفى كذلك من الرسوم والفرائض المشار اليها في الفقرة (١) باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمة المقدمة ، المواد الآتية :-

(أ) خزين الطائرات الذي تمون به في اقليم أي طرف متعاقد وفي الحدود التي تحددها السلطات التابعة لهذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المغادرة والمستخدمه في خطوط جوية دولية تسيورها مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الاخر .

(ب) قطع الغيار والمعدات المعتادة التي يتم ادخالها في اقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو اصلاح الطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الاخر .

(ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الاخر والمستخدمه في خطوط جوية دولية ، حتى ولو تم استعمالها على جزء من الرحلة الذي يتم فوق اقليم الطرف المتعاقد الاخر الذي تزودت منه الطائرات بها .

(د) مواد الدعاية المستعملة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

يتبع>>

- ٢ -

٣- لا يجوز انزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر الا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الاقليم . وفي هذه الحالة ، يجوز وضع تلك المعدات وهذه المواد والمؤن تحت اشراف السلطات المذكورة الى ان يعاد تصديرها او الى ان يتم التصرف فيها بموافقة تلك السلطات .

٤- واذا كانت القوانين واللوائح الوطنية لاي طرف متعاقد تتطلب المواد المشار اليها في الفقرات (١) و (٢) من هذه المادة ، فانه يجب وضع هذه المواد تحت اشراف السلطات الجمركية لذلك الطرف المتعاقد .

المادة (٧)

المبور المباشر

يخضع الركاب والامتعة والبضائع العابرون مباشرة (ترانزيت) لاقليم أي من الطرفين المتعاقدين - والذين لا يغادرون منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض - لرقابة مبسطة . وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة للامتعة والبضائع العابرة مباشرة (ترانزيت) .

المادة (٨)

تطبيق التشريعات الوطنية

١ - تسري قوانين ولوائح كل طرف متعاقد والمتعلقة بدخول أو بقاء أو مغادرة الطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية الى اقليمه ومنه ، أو المتعلقة بملاحة وتشغيل طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تواجدها في اقليمه .

٢ - تسري قوانين ولوائح كل طرف متعاقد والمتعلقة بدخول أو مغادرة الركاب وأطقم الطائرات والبريد والبضائع الى اقليمه ومنه ، وبصفة خاصة اللوائح المتعلقة بجوازات السفر والجمارك والمراقبة الصحية على ما تقله طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر من ركاب وأطقم طائرات وبريد وبضائع .

المادة (٩)

التمرفات

- ١- تحدد التمرفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد للنقل الى او من اقليم الطرف المتعاقد الاخر في مستويات معقولة ، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكلفة التشغيل والربح المعقول والتمرفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الاخرى .
- ٢- تحدد التمرفات المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة ، ان امكن ، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الاخرى التي تعمل على الطريق كله او جزء منه . ويتم هذا الاتفاق كلما امكن باستخدام الية تثبيت الاسعار التي وضعت اسسها من قبل الاتحاد الدولي للنقل الجوي .
- ٣- يجب تقديم التمرفات التي يتم الاتفاق عليها الى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بخمسة واربعين (٤٥) يوما على الاقل . ويجوز انقاص هذه المدة في الحالات التي تقتضي ذلك بشرط موافقة السلطات المذكورة .
- ٤- اذا لم تتمكن مؤسسات النقل الجوي المعينة من الاتفاق على اية تعرفة تقدم لها ، او اذا لم تتمكن لاي سبب من تحديدها وفقا لاحكام الفقرة (٢) من هذه المادة ، او انه خلال الثلاثين يوما الاولى من مدة الخمسة والاربعين (٤٥) يوما المشار اليها في الفقرة (٣) من هذه المادة قامت سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد باخطار سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر بعدم اقتناعها باية تعرفة حددت طبقا لاحكام الفقرة (٢) من هذه المادة ، وجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين تحديد التعرفة بالاتفاق المشترك بينهما .
- ٥- لن تصبح اية تعرفة سارية المفعول ما لم توافق عليها سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .
- ٦- تظل التعرفة المحددة وفقا لاحكام هذه المادة سارية المفعول الى ان يتم تحديد تعرفة جديدة طبقا لاحكام هذه المادة .

المادة (١٠)

تحويل فائض الإيرادات

- ١ - يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في اقليم الطرف المتعاقد الآخر . وتتم هذه التحويلات طبقاً للوائح الصرف الاجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في اقليمه . ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمي ، وفي حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية ، يتم التحويل على أساس الأسعار السائدة في سوق الصرف الاجنبي للمدفوعات الجارية .
- ٢ - اذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين أية قيود على تحويل فائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، كان لهذا الطرف الحق في فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاول .

المادة (١١)

النشاطات التجارية

يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة أن تستبقي في اقليم الطرف المتعاقد الآخر ، ممثليها وغيرهم من المتخصصين اللّازمين لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها ، وذلك وفقا لقوانين ولوائح الاطراف المتعاقدة .

المادة (١٢)

أمن الطيران

يوافق الطرفان المتعاقدان على أن يقدم كل منهما للآخر أقصى مساعدة لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والافعال الأخرى غير المشروعة التي تهدد أمن الطيران أو المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، ويتعهد الطرفان بالتزام كل منهما بأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ م ، ومعاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ م .

ويجب على الطرفين المتعاقدين مراعاة احكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني . وفي حالة وقوع حوادث أو تهديدات للاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو وقوع أفعال أخرى غير مشروعة ضد الطائرات و المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والاجراءات لانهاء مثل تلك الحوادث أو التهديدات بسرعة وأمان .

المادة (١٣)

تقديم الإحصاءات

تزود سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد ، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها المتعلقة بمؤسسات النقل الجوي المعينة والتي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر في الحمولة التي تقلها على الخطوط المتفق عليها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد والمشار إليه بالطرف الأول في هذه المادة . ويجب أن تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة التي نقلتها هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها وكذا منبع هذه الحركة وجهتها المقصودة .

المادة (١٤)

المشاورات

تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وبروح التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وملاحقتها ومراعاة تطبيقها بصورة مرضية .

المادة (١٥)

تسوية المنازعات

- ١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض .
- ٢- فإذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة للفصل فيه ، أو يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد عضواً واحداً ويختار العضوان المعينان العضو الثالث . وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكماً له خلال فترة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة الإخطار بالطرق الدبلوماسية من الطرف الآخر يطلب فيها إحالة النزاع إلى التحكيم ، ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) ستين يوماً أخرى . فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم أو المحكمين بحسب الأحوال . وفي هذه الحالة يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم .
- ٣- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار صادر بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة .

المادة (١٦)

التعديلات

- ١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يقترح على الطرف المتعاقد الآخر تعديل أي من أحكام هذه الاتفاقية ، على أن تبدأ المشاورات بين الطرفين المتعاقدين بخصوص التعديلات المقترحة في مدة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تقدم أحد الطرفين المتعاقدين بطلب إجراء مشاورات .
- ٢- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في إجراء تعديلات على ملحق هذه الاتفاقية ، فيجب أن يتم الاتفاق عليها بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين .
- ٣- أية تعديلات على هذه الاتفاقية أو ملحقها وفقا للفقرة (١) أو (٢) من هذه المادة تصبح سارية المفعول من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليها بن الطرفين المتعاقدين .

المادة (١٧)

الإنهاء

أبرمت هذه الاتفاقية لتبقى سارية المفعول الى أجل غير مسمى ، ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر برغبته في إنهاء هذه الاتفاقية . وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد مرور اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاخطار .

المادة (١٨)

التسجيل لدى

المنظمة الدولية للطيران المدني

تسجل هذه الاتفاقية لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة (١٩)

تاريخ نفاذ الاتفاقية

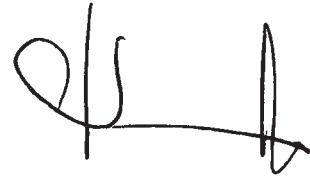
- ١- يتم التصديق على هذه الاتفاقية وفقا للتشريعات الوطنية لكل من البلدين وتصبح سارية المفعول من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليها بين الطرفين المتعاقدين .
 - ٢- يتم تطبيق هذه الاتفاقية من تاريخ التوقيع عليها بالاحرف الاولى. وذيلت هذه الاتفاقية بتوقيعات الممثلين المفوضين من قبل الحكومتين المعنيتين .
- وقعت هذه الاتفاقية في ابوظبي

بتاريخ : الموافق ٢٠ نوفمبر ١٩٩٤ م
وحررت من نسختين باللغات العربية والبولندية والانجليزية ، وفي حالة اختلاف التفسير فان النص باللغة الانجليزية هو المعتمد .

عن حكومة /
دولة الامارات العربية المتحدة



عن حكومة /
جمهورية بولندا



ملحقجدول الطرق رقم (١)

الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة لجمهورية بولندا بالتشغيل عليها :-

نقاط الانطلاق	نقاط الوصول	نقاط متوسطة	نقاط فيما وراء
١	٢	٣	٤
نقاط في جمهورية بولندا	نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة	اية نقاط	اية نقاط

جدول الطرق رقم (٢)

الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة لدولة الامارات العربية المتحدة بالتشغيل عليها :-

نقاط الانطلاق	نقاط الوصول	نقاط متوسطة	نقاط فيما وراء
١	٢	٣	٤
نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة	نقاط في جمهورية بولندا	اية نقاط	اية نقاط

- لن تكون هنالك قيود على ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة الى أو من النقاط المتوسطة أو نقاط فيما وراء .

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

FOR THE PURPOSE OF ESTABLISHING AIR SERVICES
BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES.

The Government of the Republic of Poland and the Government of the United Arab Emirates hereinafter called "the Contracting Parties", desiring to promote the mutual relations in the area of civil aviation, have agreed as follows:

Article 1

DEFINITIONS

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

- a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Poland the Ministry of Transport and Maritime Economy and any person or body authorized to perform any functions being, the responsibility of the said authorities and in the case of United Arab Emirates the Minister of Communications and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the Minister in respect of Civil Aviation;**
- b) the term "designated airline" shall mean an airline which have been designated for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement.**

Article 2

GRANT OF TRAFFIC RIGHTS

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing Scheduled International Air Services on the routes specified in the Annex thereto.

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

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

Article 3

DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The designation shall be notified by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party. The granted operating authorization shall not be transferred or transmitted to another airline without consent of the Contracting Party which granted such authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December 1944, with the later amendments thereto.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if the said Contracting

Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
 - b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
 - c) in case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the international carriage on these services.
2. If the national regulations of a Contracting Party so require the agreements, which may be concluded between the designated airlines for the purpose of operating the agreed services, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the said Contracting Party.

Article 6

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft engaged in international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores -including food, beverages and tobacco- on board such aircraft shall be exempted from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided this aircraft is re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board this aircraft up to such time as they are re-exported.
2. There shall also be exemption from the same duties, fees and taxes with the exception of charges corresponding to the performed service:
 - a) aircraft stores taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party,

- b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party,
 - c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
 - d) advertising materials used by the designated airline on the territory of the other Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.
4. If national laws or regulations of either Contracting Party so require material referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

Article 7

DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other similar taxes.

Article 8

APPLICABILITY OF NATIONAL LEGISLATION

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular these regarding passports, customs and health control shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 9

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.
3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or, if during the first thirty days of the forty-five days period referred to in paragraph 3 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.
5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.
6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10

TRANSFER OF EARNING

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party, the right of transfer of the excess of receipts over expenditure, earned in the territory of respective Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the First Contracting Party.

Article 11

COMMERCIAL ACTIVITIES

The designated airlines shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party their representations with the necessary personnel to operate the agreed Air Services in accordance with national laws and regulations of the Contracting Parties.

Article 12

AVIATION SECURITY

The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other to prevent hijacking and sabotage to aviation security of airports and air navigation facilities, and undertake to observe provisions of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, and Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16 December 1970, and Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971.

The two Contracting Parties shall have regard to security provisions established by the International Civil Aviation Organization. When incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating the communication of measures intended to terminate such incidents or threats rapidly and safely.

Article 13

PROVISION OF STATISTICS

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

Article 14

CONSULTATIONS

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

Article 15

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 16

AMENDMENT

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to bring to this Agreement. The consultation between the Contracting Parties concerning the proposed amendments shall begin within a period of sixty days from the date of the presentation of the request for such consultation by one Contracting Party.
2. If either Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.
3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 1 or 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of notes between the Contracting Parties.

Article 17

TERMINATION

This Agreement is concluded for indefinite time.

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

Article 18

REGISTRATION WITH THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

This Agreement shall be registered with International Civil Aviation Organization.

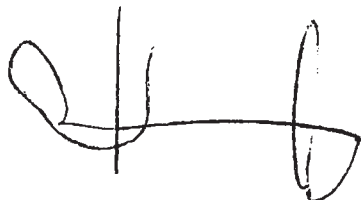
Article 19**DATE OF ENTRY INTO FORCE OF THE AGREEMENT**

1. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of each of two States and shall come into effect on the day of the exchange of notes stating that this legislation has been complied with.
2. This Agreement shall provisionally apply from the date of signature.

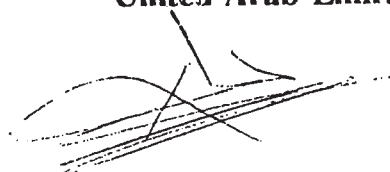
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at ABU DHABI on the NOVEMBER 20, 1994
in the Arabic, Polish and English languages, with the English text prevailing in case of any dispute.

**For the Government of the
Republic of Poland**



**For the Government of the
United Arab Emirates**



ANNEX I**ROUTES SCHEDULE****SCHEDULE 1****1. Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Poland:**

From	To	Intermediate Points	P o i n t s Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in Poland	Points in United Arab Emirates	Any Points	Any Points

SCHEDULE 2**1. Routes to be operated by the designated airline(s) of the United Arab Emirates:**

From	To	Intermediate Points	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in United Arab Emirates	Points in Poland	Any Points	Any Points

There shall be no restrictions on exercise of fifth freedom traffic rights to or from intermediate and beyond points.