



Treaty Series No. 78 (1960)

# Agreement

between the Government of the  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and the Government of the People's Republic of Poland  
concerning Civil Air Transport

Warsaw, July 2, 1960

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs  
by Command of Her Majesty  
December 1960*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

ONE SHILLING NET

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED  
KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND  
AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC  
OF POLAND CONCERNING CIVIL AIR TRANSPORT**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the People's Republic of Poland;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;<sup>(1)</sup>

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories,

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**

For the purpose of the present Agreement, and of the Annex thereto, unless the context otherwise requires:—

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the People's Republic of Poland the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- (d) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention and the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

**ARTICLE 2**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting

---

(1) "Treaty Series No. 8 (1953)", Cmd. 8742.

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; and
- (c) to take up and to put down passengers, cargo and mail at any point on the specified routes subject to the provisions contained in the Annex to the present Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified in writing by one Contracting Party to the other Contracting Party.

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

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 and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designed 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 otherwise fails to comply with the provisions of the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### ARTICLE 5

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

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the specified routes.

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

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

4. The commercial conditions of the agreed services shall be agreed between the designated airlines.

5. The agreement referred to in paragraph 4 of this Article shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties if that is required under the national regulations of either Contracting Party or if the aeronautical authorities of either Contracting Party so require.

615

ARTICLE 6

1. Aircraft operated on an international air service by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such times as they are re-exported.

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

- (a) aircraft stores taken on board 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 air service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on an international air service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on an international air service by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under Customs control.

ARTICLE 7

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated on an international air service by the designated airlines 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 shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of under authorisation of the appropriate customs authorities.

ARTICLE 8

1. The tariffs to be charged by the designated airlines 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 lines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission applicable, 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, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of 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 sixty (60) 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 other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the first thirty (30) days of the sixty (60) days period referred to in paragraph 3 of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party 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 9

1. The laws and regulations of each Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party during entry into, stay in, departure from, and flight over the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in or departure from its territory of passengers, crews and cargo of aircraft, and in particular regulations regarding passports, customs, currency and medical and quarantine formalities, shall be applicable to passengers, crews and cargo arriving in or departing from the territory of that Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

#### ARTICLE 10

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

#### ARTICLE 11

The designated airlines of each Contracting Party shall be free to remit to their head offices in pounds sterling at the official rates of exchange the surplus of their earnings over their expenditure in the country of the other Contracting Party. The procedure for remittance shall be in accordance with the currency regulations of each Contracting Party.

#### ARTICLE 12

1. Either Contracting Party may at any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to make to the present Agreement.

2. If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider it desirable to amend the Annex to the present Agreement the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.

3. In order to consider any such proposed amendments, consultation or negotiation may take place between the Contracting Parties or the aeronautical authorities as appropriate.

4. Any amendments to the present Agreement or to its Annex pursuant to paragraphs 1 or 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes between the Contracting Parties.

ARTICLE 13

Any consultation or negotiation between the Contracting Parties or their aeronautical authorities for which provision is made in the present Agreement shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the presentation of the request for such consultation or negotiation unless the Contracting Parties or their aeronautical authorities as appropriate agree to an extension of this period.

ARTICLE 14

If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present Agreement and of the Annex thereto, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation. If their aeronautical authorities fail to settle the dispute by such negotiation, it shall be referred to the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party if it desires to terminate the present Agreement. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

ARTICLE 16

This Agreement replaces all previous arrangements relating to the establishment of air services between the territories of the Contracting Parties.

ARTICLE 17

The present Agreement shall be approved according to the constitutional requirements obtaining in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an Exchange of Notes confirming that these requirements have been fulfilled<sup>(2)</sup>. The provisions of the present Agreement shall be provisionally applied from the date of signature.

---

(2) The Agreement entered into force on October 25, 1960.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement :

Done in duplicate at Warsaw this second day of July 1960 in the English and Polish languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

For the Government of the People's Republic of Poland.

J. RUSTECKI.

GEORGE CLUTTON.

---

## ANNEX

### SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom :

London—one intermediate point as desired—Berlin—Warsaw—Moscow (without traffic rights between Warsaw and Moscow).

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on all or any flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.

### SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the People's Republic of Poland :

Warsaw—Berlin—one intermediate point as desired—London—Dublin.

The designated airline or airlines of the People's Republic of Poland may on all or any flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Polish territory.

619

# UMOWA POMIĘDZY RZĄDEM ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANII I PÓŁNOCNEJ IRLANDII A RZĄDEM POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ O CYWILNEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii  
oraz Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

będąc stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym,  
otwartej do podpisu w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 roku;

zamierzając rozwijać ich wzajemne stosunki w dziedzinie lotnictwa  
cywilnego oraz zawrzeć umowę celem ustanowienia służb powietrznych  
pomiędzy ich terytoriami,

uzgodniły, co następuje:

## ARTYKUŁ 1

Dla potrzeb niniejszej Umowy, o ile z tekstu nie wynika co innego:

- a/ określenie "Konwencja" oznacza Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 roku, i obejmuje każdy załącznik przyjęty w myśl artykułu 90 tejże Konwencji oraz wszelkie zmiany do tych załączników lub Konwencji przyjęte w myśl artykułów 90 i 94 tejże Konwencji, o tyle o ile te załączniki i te zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;
- b/ określenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Zjednoczonego Królestwa—Ministra Lotnictwa oraz każdą osobę lub organ upoważniony do wykonywania jakichkolwiek funkcji sprawowanych obecnie przez rzeczzonego Ministra, bądź funkcji podobnych, a w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Ministra Komunikacji oraz każdą osobę lub organ upoważniony do wykonywania jakichkolwiek funkcji sprawowanych obecnie przez rzeczzonego Ministra, bądź funkcji podobnych;
- c/ określenie "wyznaczona linia lotnicza" oznacza linię lotniczą, która została wyznaczona i upoważniona zgodnie z artykułem 3 niniejszej Umowy;
- d/ określenie "terytorium" posiada znaczenie wskazane w artykule 2 Konwencji, a określenia "służba powietrzna", "międzynarodowa służba powietrzna", "linia lotnicza" i "lądowanie w celach niehandlowych" mają znaczenie wskazane odpowiednio w artykule 96 Konwencji.

## ARTYKUŁ 2

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa określone w niniejszej Umowie w celu ustanowienia regularnych międzynarodowych służb powietrznych na trasach określonych w załączniku do niniejszej Umowy. Takie służby i trasy nazywa się dalej odpowiednio "uzgodnionymi służbami" oraz "określonymi trasami". Linie lotnicze

wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będą przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach korzystały z następujących praw:

- a/ przelotu bez lądowania poprzez terytorium drugiej Umawiającej się Strony,
- b/ lądowania na tymże terytorium dla celów niehandlowych oraz
- c/ zabierania i pozostawiania pasażerów, towarów i poczty w każdym punkcie na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami zawartymi w załączniku do niniejszej Umowy.

2. Żadne postanowienie ustępu 1 niniejszego artykułu nie może być rozumiane jako zapewniające liniom lotniczym jednej Umawiającej się Strony przywilej zabierania z terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, towarów lub poczty przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu z przeznaczeniem do innego punktu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

### ARTYKUŁ 3

1. Każda Umawiająca się Strona ma prawo wyznaczyć jedną lub więcej linii lotniczych dla eksploataowania uzgodnionych służb na określonych trasach. Wyznaczenie takie powinno być podane w drodze pisemnej przez jedną Umawiającą się Stronę do wiadomości drugiej Umawiającej się Strony.

2. Po otrzymaniu takiego zawiadomienia druga Umawiająca się Strona, z zastrzeżeniem postanowień ustępu 3 i 4 niniejszego artykułu, udzieli niezwłocznie odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego linii lub liniom lotniczym wyznaczonym.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać, aby linia lotnicza wyznaczona przez drugą Umawiającą się Stronę udowodniła, iż jest ona w stanie spełnić warunki przewidziane w ustawach i przepisach, normalnie i rozsądnie stosowanych do eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych przez takie władze zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmowy wydania zezwolenia na eksploatację, wspomnianego w ustępie 2 niniejszego artykułu, albo też postawienia takich warunków, jakie może uznać za konieczne dla wykonywania przez wyznaczoną linię lotniczą uprawnień określonych w artykule 2 niniejszej Umowy, w każdym przypadku, gdy rzezona Umawiająca się Strona nie uzyskała wystarczającego dowodu, że zasadnicza część własności i rzeczywista kontrola tej linii lotniczej należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła linię lotniczą, albo do osób fizycznych lub prawnych tej Umawiającej się Strony.

5. Gdy linia lotnicza została w ten sposób wyznaczona i upoważniona, zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, może ona w każdej chwili rozpocząć eksploatację uzgodnionych służb pod warunkiem, że taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami artykułu 8 niniejszej Umowy obowiązuje w odniesieniu do tej linii.

### ARTYKUŁ 4

1. Każda Umawiająca się Strona ma prawo cofnięcia zezwolenia na eksploatację lub zawieszenia wykonywania przez linię lotniczą wyznaczoną

przez drugą Umawiającą się Stronę uprawnień określonych w artykule 2 niniejszej Umowy albo też postawienia takich warunków, jakie może uznać za konieczne dla wykonywania tych uprawnień:

- a/ w każdym przypadku, gdy nie uzyskała wystarczającego dowodu, że zasadnicza część własności i rzeczywista kontrola tej linii lotniczej należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła linię lotniczą lub do osób fizycznych lub prawnych tej Umawiającej się Strony, albo
- b/ w przypadku niestosowania się tej linii lotniczej do ustaw lub przepisów Umawiającej się Strony przyznającej te uprawnienia, albo
- c/ w przypadku, gdy linia lotnicza pod innym względem nie wypełnia postanowień niniejszej Umowy.

2. O ile nie zachodzi istotna konieczność natychmiastowego cofnięcia lub zawieszenia zezwolenia albo postawienia warunków wspomnianych w ustępie 1 niniejszego artykułu celem zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów, prawo to można będzie wykonać jedynie po konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną.

#### ARTYKUŁ 5

1. Wyznaczone linie lotnicze obu Umawiających się Stron będą posiadały należyte i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych służb na określonych trasach.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych służb wyznaczone linie lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały na względzie interesy wyznaczonych linii lotniczych drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać w sposób niewłaściwy na usługi, które te ostatnie świadczą na tych określonych trasach lub ich części.

3. Uzgodnione służby organizowane przez wyznaczone linie lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle związane z publicznym zapotrzebowaniem na przewóz na określonych trasach, a ich głównym zadaniem będzie oferowanie przy racjonalnym współczynniku załadowania, zdolności przewozowej dostosowanej do zaspokojenia bieżącego i racjonalnie przewidywanego zapotrzebowania na przewóz pasażerów, towarów i poczty pochodzących z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła linię lotniczą, lub przeznaczonych na to terytorium. Zapewnienie przewozu pasażerów, towarów i poczty, zarówno zabieranych jak i wyładowywanych w punktach na określonych trasach na terytorium państw innych niż Państwo wyznaczające linię lotniczą, powinno odbywać się zgodnie z ogólnymi zasadami, według których zdolność przewozowa powinna pozostawać w związku z:

- a/ zapotrzebowaniem na przewóz w kierunku terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła linię lotniczą oraz z tegoż terytorium,
- b/ zapotrzebowaniem na przewóz na obszarze, przez który przechodzi linia lotnicza, po uwzględnieniu innych służb przewozowych ustanowionych przez linie lotnicze państw danego obszaru oraz
- c/ wymaganiami eksploatacji linii lotniczej tranzytowej.

4. Handlowe warunki eksploatacji uzgodnionych służb będą uzgodnione pomiędzy wymienionymi liniami lotniczymi.

5. Porozumienie, o którym mowa w ustępie 4 niniejszego artykułu, będzie przedmiotem zatwierdzenia przez władze lotnicze Umawiających się Stron o ile to jest wymagane zgodnie z wewnętrznymi przepisami każdej Umawiającej się Strony lub o ile władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony zażądatają tego.

#### ARTYKUŁ 6

1. Statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowej służbie powietrznej przez wyznaczone linie lotnicze jednej z Umawiających się Stron, a także znajdujące się na ich pokładzie normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/ będą przy przybyciu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od wszelkich opłat celnych i inspekcyjnych oraz innych należności lub opłat pod warunkiem, że tego rodzaju wyposażenie i zapasy będą pozostawały na pokładzie statku powietrznego do czasu ich wywiezienia za granicę.

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

- a/ zapasy pokładowe zabrane na pokład z terytorium Umawiającej się Strony w granicach wyznaczonych przez właściwe władze tej Umawiającej się Strony, a przeznaczone do zużycia na pokładzie odlatujących za granicę statków powietrznych używanych w międzynarodowej służbie powietrznej przez wyznaczone linie lotnicze drugiej Umawiającej się Strony,
- b/ części zamienne wwożone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone dla utrzymania i naprawy statków powietrznych używanych w międzynarodowej służbie powietrznej przez wyznaczone linie lotnicze drugiej Umawiającej się Strony,
- c/ materiały pędne i smary przeznaczone dla zaopatrzenia odlatujących za granicę statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowej służbie powietrznej przez wyznaczone linie lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet, gdyby dane zapasy miały być zużyte przy wykonywaniu lotu na części trasy ponad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały zabrane na pokład.

3. Materiały wymienione w ustępie 1 i 2 niniejszego artykułu będą poddane kontroli władz celnych.

#### ARTYKUŁ 7

6

Normalne wyposażenie pokładowe jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statku powietrznego używanego w międzynarodowej służbie powietrznej jednej z Umawiających się Stron będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych właściwych dla tego terytorium. W takim przypadku

będą one aż do chwili ich wywiezienia za granicę lub zadysponowania nimi w inny sposób za zezwoleniem właściwych władz celnych poddane nadzorowi wspomnianych władz.

#### ARTYKUŁ 8

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone linie lotnicze jednej Umawiającej się Strony przy przewozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub z tego terytorium, powinny być ustalane w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich istotnych czynników łącznie z kosztami eksploatacji, słusznym zyskiem oraz taryfami innych linii lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu wraz ze stosowanymi stawkami prowizji agencyjnych, powinny być, o ile to możliwe, uzgodnione między wyznaczonymi liniami lotniczymi obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi liniami lotniczymi eksploatującymi całą trasę lub jej część, a uzgodnienie takie powinno, w miarę możliwości, nastąpić stosownie do procedury ustanawiania taryf ustalonej przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Lotniczego.

3. Uzgodnione w ten sposób taryfy powinny być przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na sześćdziesiąt /60/ dni przed datą proponowaną dla ich wprowadzenie w życie; w przypadkach specjalnych termin ten może być skrócony za zgodą wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone linie lotnicze nie mogą uzgodnić swego stanowiska co do którejkolwiek z tych taryf, albo jeżeli z jakiegokolwiek innego powodu taryfa nie może być uzgodniona w myśl postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu, albo też jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu /30/ dni sześćdziesięciodniowego okresu podanego w ustępie 3 niniejszego artykułu jedna Umawiająca się Strona zawiadomi drugą Umawiającą się Stronę, iż jakiegokolwiek taryfy uzgodnionej w myśl postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu nie uznała za odpowiednią, wówczas władze lotnicze Umawiających się Stron będą starały się ustalić tę taryfę w drodze wspólnego porozumienia.

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

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

#### ARTYKUŁ 9

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony będą stosowane do żeglugi i eksploatacji statków powietrznych linii lotniczej wyznaczonej przez drugą Umawiającą się Stronę w czasie wejścia, przebywania, wyjścia i przelotu przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony odnoszące się do wejścia na jej terytorium lub wyjścia z niego pasażerów, załóg i ładunku statku powietrznego, a w szczególności w sprawach dotyczących paszportów, ceł,

waluty i formalności sanitarnych i kwarantanny, będą miały zastosowanie do pasażerów, załogi i ładunku przybywających na terytorium tejże Umawiającej się Strony lub odlatujących zeń statkiem powietrznym linii lotniczej wyznaczonej przez drugą Umawiającą się Stronę.

#### ARTYKUŁ 10

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

#### ARTYKUŁ 11

Wyznaczone linie lotnicze każdej Umawiającej się Strony powinny być uprawnione do przekazywania do ich centrali w funtach szterlingach po oficjalnym kursie wymiany nadwyżki ich dochodów nad wydatkami w kraju drugiej Umawiającej się Strony; procedura przekazywania powinna być zgodna z przepisami dewizowymi każdej Umawiającej się Strony.

#### ARTYKUŁ 12

1. Każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie każdą zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane.

2. Jeżeli władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron uznają za pożądane dokonanie zmian w załączniku do niniejszej Umowy, wówczas władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się co do takiej zmiany.

3. W celu rozpatrzenia wszelkich takich proponowanych zmian, mogą się odbyć konsultacje lub rokowania odpowiednio między Umawiającymi się Stronami lub władzami lotniczymi.

4. Wszelkie zmiany niniejszej Umowy lub jej załącznika dokonane zgodnie w postanowieniami ustępu 1 lub 2 niniejszego artykułu wejdą w życie po ich potwierdzeniu w drodze wymiany not między Umawiającymi się Stronami.

#### ARTYKUŁ 13

Wszelkie konsultacje lub rokowania między Umawiającymi się Stronami lub ich władzami lotniczymi, przewidziane w niniejszej Umowie, powinny rozpocząć się w terminie sześćdziesięciu /60/ dni od daty zgłoszenia żądania takich konsultacji lub rokowań, chyba, że przedłużenie tego terminu zostanie uzgodnione odpowiednio między Umawiającymi się Stronami lub ich władzami lotniczymi.

#### ARTYKUŁ 14

W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy i jej załącznika, władze lotnicze Umawiającej się Strony powinny w pierwszym rzędzie starać się o jego rozstrzygnięcie w

drodze rokowań. Gdyby władzom lotniczym nie udało się rozstrzygnąć sporu w drodze tego rodzaju rokowań, powinien on być przedłożony do rozstrzygnięcia Umawiającym się Stronom.

ARTYKUŁ 15

Każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie zawiadomić drugą Umawiającą się Stronę w przypadku, gdy zamierza rozwiązać niniejszą Umowę. Jeżeli dokonano takiego zawiadomienia, niniejsza Umowa wygaśnie w terminie dwunastu /12/ miesięcy od chwili otrzymania zawiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę.

ARTYKUŁ 16

Niniejsza Umowa zastępuje wszelkie poprzednie porozumienia dotyczące ustanowienia służb powietrznych pomiędzy terytoriami Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 17

Niniejsza Umowa będzie zatwierdzona zgodnie z konstytucyjnymi wymogami obowiązującymi w kraju każdej Umawiającej się Strony i wejdzie w życie w dniu wymiany not stwierdzających, że wymogi te zostały spełnione. Od chwili podpisania postanowienia niniejszej Umowy będą stosowane tymczasowo.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni przez ich właściwe Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Warszawie dnio 2 lipw 1960 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach angielskim i polskim, przy czym oba teksty posiadają jednakową moc obowiązującą.

Za Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii.

Za Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

GEORGE CLUTTON.

J. RUSTECKI.

---

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ I

Trasy, które mają być eksploatowane przez wyznaczoną linię lotniczą lub linie lotnicze Zjednoczonego Królestwa:

Londyn-jeden dowolny punkt pośredni-Berlin-Warszawa-Moskwa /bez praw handlowych pomiędzy Warszawą i Moskwą/.

Wyznaczona linia lotnicza lub linie lotnicze Zjednoczonego Królestwa mogą we wszystkich lub w poszczególnych lotach nie wykonywać lądowania w którymkolwiek z wyżej wymienionych punktów, pod warunkiem, że uzgodnione służby na tych trasach rozpoczynają się w punkcie leżącym na terytorium Zjednoczonego Królestwa.

## WYKAZ II

Trasy, które mają być eksploatowane przez wyznaczoną linię lotniczą lub linie lotnicze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

Warszawa–Berlin–jeden dowolny punkt pośredni–Londyn–Dublin.

Wyznaczona linia lotnicza lub wyznaczone linie lotnicze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mogą we wszystkich lub poszczególnych lotach nie wykonywać lądowania w którymkolwiek z wyżej wymienionych punktów, pod warunkiem, że uzgodnione służby na tych trasach rozpoczynają się na terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Printed in England and published by  
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE