

Warszawa, dnia 20 sierpnia 2021 r.

Poz. 758

UMOWA

**między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Arabskiej Republiki Libijskiej
o regularnej komunikacji lotniczej między oraz poza ich odnośne terytoria,**

podpisana w Trypolisie dnia 27 października 1976 r.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz Rząd Arabskiej Republiki Libijskiej, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami", będące stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku, pragnąc zawrzeć umowę w celu ustanowienia komunikacji lotniczej między oraz poza ich odnośne terytoria,

uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1

1. W rozumieniu niniejszej Umowy i jej Załącznika:

- a) określenie "Konwencja" oznacza Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego 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 Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej - Dyrektora Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji, a w przypadku Arabskiej Republiki Libijskiej - Dyrektora Generalnego Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji lub, w obu przypadkach, każdą osobę lub organ upoważniony do wykonywania jakichkolwiek funkcji sprawowanych przez rzeczony władze;

- c) określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" oznacza przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, które jedna z Umawiających się Stron wyznaczyła w drodze pisemnego zawiadomienia skierowanego do drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy;
 - d) określenie "terytorium", "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwo lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" mają znaczenie wskazane odpowiednio w Artykułach 2 i 96 Konwencji;
 - e) określenie "zdolność przewozowa" w odniesieniu do statku powietrznego oznacza udźwig handlowy tego statku powietrznego oferowany na trasie lub jej części;
 - f) określenie "zdolność przewozowa" w odniesieniu do poszczególnej linii lotniczej oznacza pojemność statku powietrznego używanego na tej linii pomnożoną przez częstotliwość użytkowania tego statku powietrznego w określonym czasie i na określonej trasie lub części trasy.
2. "Załącznik" do niniejszej Umowy uważany będzie za integralną część Umowy, a wszelkie odniesienia do Umowy będą obejmowały także odniesienia do Załącznika, z wyjątkiem przypadków, w których wyraźnie postanowiono inaczej.

ARTYKUŁ 2

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu założenia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy. Linie te i trasy są nazywane dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami".
2. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

- a) przelotu ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania;
 - b) lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych;
 - c) lądowania na wspomnianym terytorium w punktach określonych dla tej trasy w Załączniku do niniejszej Umowy w celu wyładowywania i zabierania w ruchu międzynarodowym pasażerów, towarów i poczty.
3. Żadne postanowienie ustępu 2 niniejszego Artykułu nie może być uważane za przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, towarów lub poczty przewożonych na zasadzie najmu lub za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 3

1. Każda Umawiająca się Strona może eksploatować trasy określone w Załączniku do niniejszej Umowy w całości lub w części natychmiast lub w terminie późniejszym w zależności od swego uznania, pod następującymi warunkami:
 - a) władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron wyznaczają w drodze pisemnego zawiadomienia skierowanego do władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony przedsiębiorstwo przewoźnictwa lotniczego w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach;
 - b) druga Umawiająca się Strona udzieli bez zbędnej zwłoki wyznaczonemu przedsiębiorstwu odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych zgodnie ze swoimi ustawami, regułami i przepisami.
2. Władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron mogą zażądać, od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przez wymienione władze do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

ARTYKUŁ 4

1. Każda Umawiająca się Strona ma prawo odmówić zgody na wyznaczenie przedsiębiorstwa lotniczego oraz wstrzymać lub odwołać przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu praw wyszczególnionych w Artykule 3 niniejszej Umowy albo nałożyć takie warunki, jakie może uważać za konieczne w odniesieniu do wykonywania przez przedsiębiorstwo lotnicze tych praw, w każdym przypadku, gdy dana Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo albo do osób posiadających jej przynależność państwową.
2. Każda Umawiająca się Strona ma prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonanie praw wymienionych w Artykule 2 niniejszej Umowy przez przedsiębiorstwo wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę albo nałożyć takie warunki, jakie może uważać za konieczne w odniesieniu do wykonywania tych praw, w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo nie postępuje zgodnie z ustawami i przepisami Umawiającej się Strony przyznającej te prawa albo w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo nie eksploatuje uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie. Prawo to będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną chyba, że niezwłoczne cofnięcie, zawieszenie lub nałożenie wyżej wymienionych warunków będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.
3. W przypadku zastosowania jakichkolwiek środków stosownie do niniejszego Artykułu, prawa drugiej Umawiającej się Strony nie powinny być naruszone.

ARTYKUŁ 5

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa obu Umawiających się Stron będą miały słuszną i równą możliwość eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach między swoimi terytoriami.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii, wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniało interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie lotnicze, które to ostatnie przedsiębiorstwo eksploatuje na całości lub części tych samych tras.

ARTYKUŁ 6

1. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron powinny być ściśle dostosowane do publicznego zapotrzebowania na przewóz na określonych trasach a ich głównym celem powinno być oferowanie, przy racjonalnym współczynniku załadowania, zdolności przewozowej dostosowanej do bieżącego i rozsądnie przewidywanego zapotrzebowania na przewóz pasażerów, towarów i poczty między terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze a krajem ostatecznego przeznaczenia ruchu.
2. Zapewnienie przewozu pasażerów, towarów i poczty zarówno zabieranych jak i wyładowywanych w punktach na określonych trasach na terytoriach państw innych niż Państwo wyznaczające przedsiębiorstwo lotnicze, powinno odbywać się zgodnie z ogólnymi zasadami, według których zdolność przewozowa powinna normalnie pozostawać w związku z:
 - a) zapotrzebowaniem na przewóz do i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo;
 - b) zapotrzebowaniem na przewóz na obszarze, przez który przechodzi linia lotnicza, po uwzględnieniu innych linii lotniczych eksploatowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze Państw danego obszaru; oraz
 - c) potrzeb eksploatacyjnych tranzytowych linii lotniczych.
3. Przy eksploatacji uzgodnionych linii, zdolność przewozowa oferowana przez każde z wyznaczonych przedsiębiorstw zostanie uzgodniona przez oba wyznaczone przedsiębiorstwa Umawiających się Stron i będzie podlegać ostatecznemu zatwierdzeniu

władz lotniczych obu Umawiających się Stron. Jednakże żadne z postanowień niniejszego ustępu nie wyklucza, aby władze lotnicze obu Umawiających się Stron, w każdym czasie, określiły zdolność przewozową oferowaną przez oba wyznaczone przedsiębiorstwa i wszelkie jej zmiany w drodze porozumienia między wymienionymi władzami lotniczymi.

ARTYKUŁ 7

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, dotyczące wejścia lub wyjścia z jej terytorium statku powietrznego używanego w międzynarodowej żegludze powietrznej lub też przelotu takiego statku powietrznego przez to terytorium będą miały zastosowanie do wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.
2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, dotyczące wejścia, pobytu na, przelotu przez i wyjścia z jej terytorium pasażerów, załogi, towarów i poczty, takie jak przepisy dotyczące wejścia, odprawy, emigracji i imigracji, jak również przepisy celne i sanitarne będą miały zastosowanie do pasażerów, załogi, towarów i poczty przewożonych statkiem powietrznym wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony, w czasie ich przebywania na tym terytorium.
3. Wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony będzie miało prawo utrzymywania przedstawicielstw, obejmujących personel handlowy, eksploatacyjny i techniczny, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony stosownie do właściwych ustaw i przepisów.

ARTYKUŁ 8

1. Władze lotnicze każdej z Umawiających się Stron spowodują, aby ich wyznaczone przedsiębiorstwa dostarczyły władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, tak wcześnie jak to jest możliwe, kopie rozkładów lotów i wykazów taryf oraz wszelkich zmian do tych rozkładów lotów i taryf lub inne odpowiednie dane dotyczące eksploatacji uzgodnionych linii łącznie z informacjami dotyczącymi oferowanej zdolności przewozowej.

2. Władze lotnicze każdej z Umawiających się Stron spowodują, aby ich wyznaczone przedsiębiorstwa dostarczyły władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, statystyki przewozowe dotyczące uzgodnionych linii wskazujące pochodzenie i przeznaczenie takich przewozów, o ile te statystyki są dostępne.

ARTYKUŁ 9

1. Statki powietrzne wyznaczonego przedsiębiorstwa każdej Umawiającej się Strony wykonujące eksploatację uzgodnionych linii, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe (w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń) na pokładzie statków powietrznych będą zwolnione od wszelkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych opłat i należności przy wwozie na lub wywozie z terytorium drugiej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych aż do czasu ich wywozu.
2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i należności, z wyjątkiem należności związanych ze świadczonymi usługami:
 - a) zapasy pokładowe, wzięte na pokład na terytorium jednej Umawiającej się Strony w ilościach, ustalonych przez władze wymienionej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie statków powietrznych, używanych na międzynarodowych liniach drugiej Umawiającej się Strony;
 - b) części zamienne i normalne wyposażenie wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony;
 - c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te byłyby zużyte przy wykonywaniu części lotu ponad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane.

3. Materiały wymienione w ustępach 1 i 2 litery a), b) i c) mogą być poddane nadzorowi lub kontroli władz celnych.
4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również produkty i zapatrzanie, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego jednej Umawiającej się Strony, mogą być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych władz aż do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie zgodnie z przepisami celnymi.

ARTYKUŁ 10

1. Taryfy, które mają być stosowane do przewozu pasażerów i towarów na którejkolwiek z uzgodnionych linii będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyty uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, włącznie z kosztem ekonomicznej eksploatacji, słusznym zyskiem oraz taryfami stosowanymi przez inne przedsiębiorstwa regularnego przewozu lotniczego na danej trasie lub jakiegokolwiek jej części.
2. Taryfy, które mają być stosowane przez którekolwiek z wyznaczonych przedsiębiorstw w odniesieniu do przewozów na którejkolwiek z wymienionych tras między terytoriami obu Umawiających się Stron lub między terytorium kraju trzeciego i terytorium jednej z Umawiających się Stron zostaną ustalone albo:
 - a) zgodnie z uchwałami taryfowymi, które mogą zostać podjęte przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego, którego wyznaczone przedsiębiorstwa są członkami, albo
 - b) w drodze porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami, o ile przedsiębiorstwa te nie są członkami tej samej organizacji przedsiębiorstw lotniczych lub, o ile nie podjęto uchwały, o której mowa w ustępie 2 litera a) niniejszego Artykułu; z tym, że o ile jedna z Umawiających się Stron nie wyznaczyła przedsiębiorstwa lotniczego w odniesieniu do którejkolwiek z wymienionych tras a taryfy na tę trasę nie zostały ustalone stosownie do ustępu 2 litera a) niniejszego

Artykułu, przedsiębiorstwo wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę do eksploatacji tej trasy może ustalić taryfy na niej.

3. Uzgodnione w ten sposób taryfy powinny być przedkładane władzom lotniczym obu Umawiających się Stron do zatwierdzenia i wejść w życie po zawiadomieniu przez wymienione władze lotnicze o ich zatwierdzeniu lub, w braku takiego zawiadomienia, po upływie czterdziestu pięciu dni od chwili ich otrzymania przez wymienione władze lotnicze chyba, że w międzyczasie władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony powiadomiły o swojej dezaprobachie.
4. W przypadku nieustalenia taryf stosownie do ustępu 2 niniejszego Artykułu lub w przypadku, gdy władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie zatwierdziły taryf tak ustalonych, władze lotnicze obu Umawiających się Stron będą starały się same osiągnąć porozumienie i podejmą wszelkie niezbędne środki w celu wprowadzenia w życie takiego porozumienia. W przypadku, gdyby władze lotnicze obu Umawiających się Stron nie osiągnęły porozumienia, spór będzie rozstrzygany zgodnie z postanowieniami Artykułu 13.
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 tego Artykułu.

ARTYKUŁ 11

Każda Umawiająca się Strona przyznaje wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony, na zasadzie wzajemności, prawo wolnego transferu do jego głównej siedziby według oficjalnego kursu wymiany ustalonego zgodnie z przepisami obowiązującymi w chwili zażądania transferu, nadwyżek wpływów nad wydatkami uzyskanych przez to przedsiębiorstwo na jej terytorium w związku z przewozem pasażerów i towarów. Procedura takiego transferu powinna być zgodna z przepisami dewizowymi tej Umawiającej się

Strony, na terytorium której te wpływy powstały, jeżeli inaczej nie przewiduje odrębna umowa płatnicza między obu Umawiającymi się Stronami.

ARTYKUŁ 12

1. Władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu konsultować się w duchu ścisłej współpracy w celu upewnienia się co do stosowania i należytego wykonywania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.
2. Każda Umawiająca się Strona może zażądać konsultacji, które powinny rozpocząć się w ciągu okresu sześćdziesięciu (60) dni poczynając od dnia otrzymania żądania, chyba, że obie Umawiające się Strony uzgodnią przedłużenie tego okresu.

ARTYKUŁ 13

Każdy spór dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy lub Załącznika do niej powinien być rozstrzygany w drodze bezpośrednich rokowań między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia między władzami lotniczymi, spór będzie rozstrzygany między Umawiającymi się Stronami w drodze dyplomatycznej.

ARTYKUŁ 14

Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za pożądane zmienić którekolwiek postanowienie niniejszej Umowy lub warunki Załącznika do niej, może ona zażądać konsultacji między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron i w takim przypadku konsultacje powinny rozpocząć się w okresie sześćdziesięciu dni od dnia zażądania konsultacji. Zmiany uzgodnione między tymi władzami wejdą w życie po spełnieniu wszystkich wymogów prawnych dla ich wejścia w życie przez obie Strony oraz po potwierdzeniu ich przez wymianę not w drodze dyplomatycznej.

ARTYKUŁ 15

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zawiadomić drugą Umawiającą się Stronę o swojej decyzji wypowiedzenia

niniejszej Umowy; takie zawiadomienie powinno być jednocześnie przesłane do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku Umowa utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od daty otrzymania zawiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, o ile zawiadomienie o wypowiedzeniu nie będzie wycofane w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania zawiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, zawiadomienie o wypowiedzeniu będzie uważane za otrzymane po upływie czternastu (14) dni od dnia otrzymania tego zawiadomienia przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 16

Niniejsza Umowa, Załącznik do niej oraz zmiany do nich będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego utworzonej na podstawie Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym.

ARTYKUŁ 17

Niniejsza Umowa będzie zatwierdzona lub ratyfikowana zgodnie z wymogami ustawodawstwa krajowego każdego z obu Państw i wejdzie w życie w dniu wymiany not stwierdzających spełnienie tych wymogów.

Sporządzono w Trypolisie, dnia 27 października 1976 (tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego szóstego) roku, odpowiadającego dniu 4 Dhilkada 1396 (tysiąc trzysta dziewięćdziesiątego szóstego) roku, w dwu autentycznych egzemplarzach w językach polskim, arabskim i angielskim. W przypadku rozbieżności tekst angielski będzie uważany za rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej



Z upoważnienia Rządu
Arabskiej Republiki
Libijskiej



ZAŁĄCZNIKCZĘŚĆ 1

Trasy, które mogą być eksploatowane w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

Punkty w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej - jeden punkt pośredni - jeden punkt w Arabskiej Republice Libijskiej - punkty położone dalej do późniejszego określenia.

CZĘŚĆ 2

Trasy, które mogą być eksploatowane w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo Arabskiej Republiki Libijskiej:

Punkty w Arabskiej Republice Libijskiej - jeden punkt pośredni - jeden punkt w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej - punkty położone dalej do późniejszego określenia.

CZĘŚĆ 3

1. Punkty pośrednie i punkty położone dalej na trasach określonych w Części 1 i w Części 2 niniejszego Załącznika zostaną określone później w drodze wspólnego porozumienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.
2. Każdy punkt na uzgodnionych trasach może być, według uznania wyznaczonych przedsiębiorstw, pominięty przy wykonywaniu jakiegokolwiek przelotu lub wszystkich przelotów z tym, że punkt początkowy powinien być położony na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze.

بين حكومة جمهورية بولندا الشعبية وحكومة الجمهورية العربية الليبية
لتنظيم الخطوط الجوية المنتظمة بين اقليميهما
وفيما ورائهمـا
.....

بما أن " حكومة جمهورية بولندا الشعبية وحكومة الجمهورية العربية الليبية المشار اليهما فيما بعد " بالطرفين المتعاقدين " أطراف فى اتفاقية الطيران المدني الدولى - التى فتحت للتوقيع عليها بشيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤م ، ورغبة منهما فى ابرام اتفاق بغرض تسيير خطوط جوية بين اقليميهما وفيما ورائهما ...
فقد اتفقتا على مايلـي :-

" المادة الاولى "

١ - فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق والملحق المرفق به :-

(أ) يقصد بحبارة " الاتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولى المفتوحه للتوقيع عليها بشيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤م وتتضمن أى ملحق معتمد وفقا للمادة (٩٠) من تلك الاتفاقية وأى تعديل للملاحق أوالاتفاقية وفقا للمادتين (٩٠ ، ٩٤) منها اذا ما أصبحت هذه الملاحق والتعديلات نافذة المفعول ، وأتم التصديق عليهما من قبل الطرفين المتعاقدين ...

(ب) يقصد بعبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة جمهورية بولندا الشعبية مدير عام الادارة المركزية للطيران المدني بوزارة النقل وبالنسبة لحكومة الجمهورية العربية الليبية مدير عام مصلحة الطيران المدني بوزارة المواصلات ، وفي كلا الحالتين أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بالمهام الحالية للسلطات المذكورة ...

(ج) يقصد بعبارة " المؤسسة المعنية " مؤسسة النقل الجوى التي يحميها أحد الطرفين المتعاقدين باخطار كنابي الى الطرف المتعاقد الآخر وفقا للمادة الثالثة من هذا الاتفاق ...

(د) يكون للعبارات " اقليم " ، " خط جوى " ، " خط جوى دولسي " " مؤسسة نقل جوى " المهبوط لاغراض غير تجارية " المعانسي المحددة لها فى المادتين (٢) و (٩٦) من الاتفاقية ...

(هـ) يقصد بعبارة " الحمولة " بالنسبة لطائرة معينة الحمولة التي تعرضها الطائرة بأجر والتي تقدمها على طريق محدد أو على جزء من هذا الطريق ...

(و) ويقصد بعبارة " الحمولة " بالنسبة لخط جوى متفق عليه " كمية الحمولة بالطائرة المستعمله على هذا الخط مضروبه فى عدد مرات تشغيل مثل هذه الطائرة ، وذلك عن مدة معينه وعلى طريق محدد أو جزء منه .

٢ - ويحترق الملحق المرفق بهذا الاتفاق جزءاً لا يتجزأ منه ، وكل اشارة الى الاتفاق تعتبر كذلك اشارة الى الملحق ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ...

" المادة الثانية "

°°°°°°°°

١ - يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينه في هذا الاتفاق بغرض تسيير خطوط جوية منتظمة على الحارق المحددة في الملحق لهذا الاتفاق ، ويطلق على هذه الخطوط والطرق فيما بعد " الخطوط المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي

٢ - مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق يكون للمؤسسة المعينه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة الحقوق الآتية :-

- أ) أن تعبر طائراتها اقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط .
 ب) أن تهبط في ذلك الاقليم لاغراض غير تجارية .
 ج) أن تهبط في ذلك الاقليم في النقاط المعينه لذلك الطريق في الملحق لهذا الاتفاق - وذلك بغرض انزال وأخذ حركة نقل جوى دولي من ركاب وبضائع وبريد .

٣ - لاتخول الفقرة (٢) من هذه المادة للمؤسسة المعينه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحق في أخذ ركاب أو بضائع أو بريد من اقليم الطرف المتعاقد الآخر بمقابل أجر أو بمكافأة الى نقطة أخرى في نفس اقليم الطرف المتعاقد الآخر

المادة الثالثة

١ - يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين البدء في تشغيل الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق كلها أو جزء منها فوراً أو في تاريخ لاحق وفقاً لرغبته بشرط مراعاة ما يلي :-

(أ) أن تقوم سلطات الطيران المدني التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بتعيين مؤسسة نقل جوي لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة وإخطار سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر بذلك كتابة . . .

(ب) أن يمنح الطرف المتعاقد الآخر دون أي تأخير لا مبرر له رخص التشغيل المطلوبة للمؤسسة وفقاً لقوانينه ولوائحها وانظمتها . . .

٢ - يجوز أن تطلب سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين من المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تقدم لهذه السلطات ما يثبت أنه يتوافر فيها الشروط المبينة في القوانين والانظمة التي تطبق عمادة وبطريقه معقوله من قبل هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وفقاً لاحكام الاتفاقية .

" المادة الرابعة "

.....

- ١ - لأى من الطرفين المتعاقدين الحق فى عدم موافقه على تعيين مؤسسة نقل جوى وكذلك الحق فى وقف أو الغاء منح الحقوق المبينه فى المادة الثانية من هذا الاتفاق أو فى فرض مايراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة المعينه اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها أو فى يد رعاياه
- ٢ - لأى من الطرفين المتعاقدين الحق فى الغاء تصريح التشغيل أو وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى معينه من قبل الطرف الآخر بالحقوق المبينه فى المادة الثانية من هذا الاتفاق أو فرض مايراه ضروريا من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير تلك المؤسسة فى اتباع القوانين واللائحه المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح هذه الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتشغيل طبقا للشروط المقرره فى هذا الاتفاق بشرط ألا يتخذ هذا الاجراء الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن الالغاء أو الايقاف الفورى أو فرض الشروط المشار اليها سابقا ضروريا لمنع الاستمرار فى مخالفة القوانين واللوائح .
- ٣ - لاتتأثر حقوق الطرف المتعاقد الآخر فى حالة اتخاذ أى اجراء طبقا لهذه المادة

" المادة الخامسة "

.....

- ١ - يجب أن تتاح للمؤسسات المعينه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادله ومتكافئه فى تشغيلها للخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين اقليبيهما . . .
- ٢ - يجب على المؤسسة المعينه التابعة لائى من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها للخطوط المتفق عليها أن تأخذ فى الاعتبار مصالح المؤسسة المعينه التابعه للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر بدون مهرب تأثيرا ضارا بالخطوط الجوية التى يقوم الطرف الأخر بتشغيلها على نفس الطرق أو أجزاء منها . . .

" المادة السادسة "

.....

- ١ - يراعى فى تشغيل الخطوط المتفق عليها بواسطة المؤسسات المعينه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أن تكون متناسبه مع حاجات الجمهور للنقل على الطرق المحدده وأن يكون هدفها الرئيسي توفير حموله بمعامل محقول تتناسب مع الحاجات القائمه والسئى يمكن توقعها بطريقة محقوله لنقل الركاب والبضائع والبريد بين اقليم الطرفين المتعاقدين الذى عين المؤسسة وبلد المقصد النهائى للنقل .
- ٢ - تحدد القواعد التى تحكم نقل الركاب والبضائع والبريد سواء المأخوذ من أو الذى يتم انزاله فى نقاط على الطرق المحددة فى اقليم دول غير الدولة التى عينت المؤسسة وفقا للمبادئ العامه السئى تقضى بأن تكون الحموله متناسبه فى حدود المحقول مع :-

- (أ) متطلبات الحركة الجوية من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين
المؤسسة .
- (ب) متطلبات النقل في المنطقة التي تمر بها المؤسسة المعينه - مع
مراعاة الخطوط الجوية الاخرى التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل
الجوى التابعه للدول التي تشملها هذه المنطقة .
- (ج) احتياجات المؤسسات المعينه في عملياتها العابره .
- ٣ - عند تشغيل الخطوط المتفق عليها يكون الاتفاق على الحمولة التي
تعرضها كل مؤسسة نقل جوى معينه بمعرفة مؤسسات النقل الجوى
المعينه التابعه للطرفين المتعاقدين والذي سوف يكون مشروطاً
بالموافقه النهائيه عليه من قبل سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين
المتعاقدين - وليس في هذه الفقرة رغم ذلك ما يمنع سلطات الطيران
المدنى لدى الطرفين المتعاقدين فى أى وقت من تحديد الحمولة
التي تعرضها المؤسسة المعينتان أو أى تغيير يطرأ عليها باتفاق
بين السلطات المذكورة .

" المادة السابعة "

.....

- ١ - تطبق القوانين والانظمة المعمول بها لدى أحد الحرفين المتعاقدين
التي تحكم دخول الطائرات العاملة فى الملاحة الجوية الدولية السي
اقليمه أو مغادرتها له أو طيرانها فوق ذلك الاقليم على المؤسسة
المعينه من الحرف المتعاقد الآخر .

٢- تطبق القوانين والانظمة المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول الركاب والطاقم والبضائع والبريد الى اقليمه والاقامة فيه والعبور والخروج منه كالانظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والمهاجرة وكذلك الاجراءات الجمركية والصحية على الركاب والطاقم والبضائع والبريد المنقولين بواسطة طائرات المؤسسة المعينة من الطرف المتعاقد الاخر اثناء وجودهم في ذلك الاقليم .

٣- يكون لمؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحق في اقامة تمثيل لها يشمل الموظفين التجاريين وموظفي العمليات والفنيين في اقليم الطرف المتعاقد الاخر وذلك مع مراعاة القوانين والانظمة المطبقة .

" المادة الثامنة "

١- على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين ان تلزم مؤسساتها المعينه بأن تعد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر مقدما وفي اقدر وقت ممكن عند الطلب - بنسخ من جداول المواعيد وتعريفه الاجور وما يطرا على كل منها من تعديلات وأية بيانات متعلقه بذلك خاصة بتشغيل الخطوط المتفق عليها بما في ذلك معلومات عن الحمولة المحروضة على الطرق المعينه .

٢- على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين أن تلزم مؤسساتها المعينه بأن تعد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر عند طلبها ذلك - باحصاءات عن حركة النقل على الخطوط المتفق عليها مبينا فيها أصل هذا النقل ومقصده كلما كان ذلك ممكنا .

" المادة التاسعة "

° ° ° ° °

- ١ - تعفى الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل أى من الطرفين المتعاقدين والتي تقوم بتسيير الخطوط المتفق عليها وكذلك المعدات العادية ومواد الوقود وزيوت التشحيم وخزبن الطائرة (بما فى ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) - الموجودة على متن هذه الطائرات من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الفرائض والضرائب المماثلة عند وصولها الى أو مغادرتها من اقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط بقاء هذه المعدات والموئن على متن هذه الطائرات حتى يعاد تصديرها °
- ٢ - تعفى كذلك من الفرائض والضرائب سالفة الذكر وذلك فيما عدا الرسوم المحصلة مقابل الخدمات المقدمة :-
- أ (خزبن الطائرة التى تزود بها فى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين فى الحدود التى تقررها السلطات التابعة لهذا الطرف المتعاقد والتي تخصص لاستعمال على متن الطائرات التى تعمل على خط جوى دولى للطرف المتعاقد الآخر °
- ب (قطع الخيار والمعدات العادية التى تستورد الى اقليم أى من الطرفين المتعاقدين لصيانة واصلاح الطائرات التى تستخدمها مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الدولية °
- ج (الوقود وزيوت التشحيم المخصصه لتموين الطائرات التى تستخدمها مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الدولية حتى ولو كان من المقرر استخدامها على ذلك الجزر من الرحلة الذى يتم فوق اقليم الطرف المتعاقد الذى تزودت فيه الطائرات بالوقود والزيوت °

٣ - ويجوز وضع المواد المشار إليها في البندين (١)، (٢) فى الفقرات أ، ب، ج - تحت الاشراف أو الرقابة الجمركية .

٤ - لا يجوز انزال المعدات العادية المحمولى وكذلك المواد والمؤمن الموجودة على متن الطائرات التابعة لاي من الطرفين المتعاقدين بأقليم الطرف المتعاقد الاخر الا بعد موافقة سلطات الجمارك بهذا الاقليم .

وفى هذه الحالة يجوز وضعها تحت اشراف تلك السلطات لحين - اعادة تصديرها أو التصرف فيها وفقا للنظم الجمركية .

" المادة العاشرة "

.....

١ - تحدد الاسعار التى تحصل نظير نقل الركاب والبضائع على أى من الخطوط المتفتت عليها فى مستوى معقول - مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك والتى من بينها تكاليف التشغيل الاقتصادى والريح المعقول وكذلك الاسعار المعمول بها لدى الناقلين على الخطوط الجوية المنتظمة العاملتين على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ - تحدد الاسعار التى يجب أن تتقاضاها أى من مؤسستى النقل الجوى المعينتين عن الحركة المنقولة على أى من الطرق المحدده بين اقليمي الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم دوله ثالثة واقليم أحد الطرفين المتعاقدين - امّا :-

(أ) وفقا لاي قرارات حول الاسعار المعمول بها قد يتخذها اتحاد النقل الجوي الدولي اذا كانت مؤسسات النقل الجوي المعينه صاحبة الشأن اعضاء فيه .
أو : -

ب - بالاتفاق بين المؤسسات المعينه صاحبة الشأن اذا لم تكن هذه المؤسسات المعينه اعضاء في نفس اتحاد مؤسسات النقل الجوي الدولي أو اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنها في الفقرة (٢) أ - من هذه المادة على أنه في الحالات التي لا يعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوي للعمل على أي من الطرق الجوية المحددة ، ولم تحدد الاسعار على ذلك الطريق وفقا للفقرة (٢) أ - من هذه المادة فإن لمؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر للعمل على هذا الطريق تحديد الاسعار التي تتفق عليها .

٣ - يجب أن تعرض الاسعار التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين للموافقه عليها - وتعتبر سارية المفعول منذ قيام تلك السلطات بالاطار عن موافقتها عليها ، أو في حالة عدم وجود مثل هذا الاطار بعد مضي خمسة وأربعون يوما اعتبارا من يوم عرضها على السلطات المذكورة وذلك ما لم تخطر سلطات الطيران لدى اي من الطرفين المتعاقدين بعدم موافقتها عليها .

٤ - عند عدم تحديد الاسعار وفقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو في حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الاسعار التي حددت على هذا النحو - فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها - وعليها اتخاذ كل مايلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه - وعند عدم امكان توصل سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين الى اتفاق ، يحال الخلاف طبقا للمادة الثالثة عشر .

٥ - لا تسرى الاسعار اذا لم تكن معتمده من قبل سلطات الطيران المدنيى للطرفين المتعاقدين .

٦ - الاسعار المحددة بموجب احكام هذه المادة تبقى سارية الى أن يستم تحديد اسعار جديدة وفقا لاحكامها .

" المادة الحادية عشر "

.....

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة النقل الجوى المدينه من قبل الطرف المتعاقد الاخر على أساس المعامله بالمثل الحق فى أن تحول الى مركزها الرئيسى بالسعر الرسمى للتحويل والمحدد طبقا للنظم الساريه عند طالب اجرائه - ما تحققه هذه المؤسسة فى اقليمه من فائز ايرادات - عمليات نقل الركاب والبضائع على المصروفات .

وتكون اجراءات هذا التحويل وفقا للقواعد المعمول بها لدى الطرف المتعاقد التى تحققت الارباح فى اقليمه - وما لم يتم تحديدها خلافا لذلك باتفاق دفع منفصل بين الطرفين المتعاقدين .

" المادة الثانية عشر "

.....

١ - تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر بقصد ضمان اتباع وتنفيذ الاحكام المنصوص عليها فى هذا الاتفاق والملحق المرفق به .

٢ - يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الدخول فى مشاورات على أن تبدأ فى خلال مدة سنتين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم الطلب وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على مد هذه المهلة .

" المادة الثالثة عشر "

* * * * *

يجرى جسم أى خلاف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق أو ملحقه عن طريق المفاوضات المباشرة بين سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين .

وإذا لم تتمكن سلطات الطيران المذكورة من التوصل الى اتفاق فيما بينهما يجرى جسم الخلاف بين الطرفين المتعاقدين بالطريق الدبلوماسي .

" المادة الرابعة عشر "

* * * * *

إذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين فى تعديل أى حكم من احكام هذا الاتفاق أو من احكام ملحقه - يجوز له أن يطلب الدخول فى مشاورات بين سلطات الطيران لدى الدارين المتعاقدين ، وفى هذه الحالة يجب أن تبدأ المشاورات فى خلال ستين سوما من تاريخ الطلب ويسرى مفعول التعديلات التى يتفق عليها بعد اتخاذ جميع الاجراءات القانونية اللازمة لدخولها حيز التنفيذ من قبل الدارين المتعاقدين وبعد تأكيدهما ذلك عن طريق تبادل مذكرات بالطريق الدبلوماسي .

" المادة الخامسة عشر "

* * * * *

لاى من الدارين المتعاقدين فى اى وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر عن رغبته فى انتهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاخطار فى نفس الوقت للمنظمة الدولية للطيران المدني .

وفى مثل هذه الحالة ينتهى الحمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثنى عشر شهرا على تاريخ استلام الاخطار المشار اليه من قبل الطرف المتعاقد الآخر الا اذا سحب هذا الاخطار باتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة .

وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه الاخطار فيعتبر أنه قد تسلمه
بعد مضي أربعة عشر (١٤) يوما على استلام المنظمة الدولية للطيران المدني
للاخطار .

" المادة السادسة عشر "

.....

يسجل هذا الاتفاق وملحقه واية تعديلات عليهما لدى المنظمة الدولية
للطيران المدني المشكلة بموجب معاهدة الطيران المدني الدولية .

" المادة السابعة عشر "

.....

تتم الموافقة أو التصديق على هذا الاتفاق وفقا للتشريع الوطني لكل من
الدولتين ويصبح ساري المفعول من اليوم الذي يجرى فيه تبادل المذكرات
التي تثبت أن احكام هذا التشريع قد اتبعت .

حرر في طرابلس

بتاريخ ٢٧ أكتوبر ١٩٧٦م

الموافق ٤ ذوالقعدة ١٣٩٦هـ

من نسختين أصليتين باللغات البولندية والعربية والانجليزية وعند الخلاف

يوخذ بالنص الانجليزي

عن حكومة

الجمهورية العربية الليبية

عن حكومة

جمهورية بولندا الشعبية

الملحق

•••••

الجزء الأول :

الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينه التابعة لجمهورية بولندا الشعبية ، تشغيلها في كلا الاتجاهين •••
نقط في جمهورية بولندا الشعبية — نقطة واحدة متوسطة — نقطة واحدة في الجمهورية العربية الليبية — نقط فيما ورائها يتم تحديدها فيما بعد •••

الجزء الثاني :

الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينه التابعة للجمهورية العربية الليبية ، تشغيلها في كلا الاتجاهين •••
نقط في الجمهورية العربية الليبية — نقطة واحدة متوسطة — نقطة واحدة في جمهورية بولندا الشعبية — نقط فيما ورائها يتم تحديدها فيما بعد •••

الجزء الثالث :

(١) يكون تحديد النقط المتوسط والنقط فيما وراء على الطرق الجوية الموضحة في الجزئين الاول والثاني من هذا الملحق عن طريق الاتفاق المشترك بين سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين •••

(٢) يجوز حذف أية نقطة على الطرق المحددة وفق رغبة مؤسسة النقل الجوي المعينه سواء في رحلة أو عدة رحلات شريطة أن تظل نقطة الانطلاق واقعه في اقليم الدولة المتعاقدة التي عينت المؤسسة •

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE LIBYAN ARAB REPUBLIC
ON SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The government of the Polish People's Republic, and the Government of the Libyan Arab Republic, hereinafter called the "Contracting Parties", being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the Seventh day of December, 1944, desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,
Have agreed as follow:

ARTICLE 1.

1. For the purpose of the present Agreement, and of the Annex thereto:
 - 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 to the Annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof so far as these Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties.
 - b) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Polish People's Republic, the Director General, Central Administration of Civil Aviation, Ministry of Transport, and in the case of the Libyan Arab Republic, the Director General of Civil Aviation Department, Ministry of Communications, or, in both cases any person or body authorized to perform any functions being the responsibility of the said authorities.

- c) The term "Designated Airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article (3) of the present Agreement.
 - d) The terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 2 and 96 of the Convention.
 - e) The term "Capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on the route or section thereof.
 - f) The term "Capacity" in relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such a service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.
2. The "Annex" to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

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 to the present Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights while operating an agreed service on a specified route:
 - 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 make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

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

ARTICLE 3.

1. Each Contracting Party may operate the specified routes in the Annex to this Agreement in whole or in part immediately or at a later at its discretion subject to the following:
 - a) The aeronautical authorities of one of the two Contracting Parties shall have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
 - b) The other Contracting Party shall have granted without undue delay to the designated airline the appropriate authorizations in accordance with its laws, rules and regulations.

2. 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.

ARTICLE 4.

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of these rights 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 its nationals.
2. 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 the present 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 in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or, in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions aforementioned is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. In case any action is taken in pursuance of this Article, the rights of the other Contracting Party shall not be affected.

ARTICLE 5.

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed service on the specified routes between their respective territories.
2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

ARTICLE 6.

1. 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 between the territory of the Contracting Party designating the airline and the country of ultimate destination of the traffic.
2. 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 would normally 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.
3. In operating the agreed services, the Capacity provided by each designated airline shall be agreed upon by both designated airlines of the Contracting Parties, and will be subjected to final approval of aeronautical authorities of both Contracting Parties. Nothing in this paragraph, however, shall prevent the aeronautical authorities of both Contracting Parties, at any time, from determining the capacity provided by both designated airlines and any changes there- to by an agreement between the said aeronautical authorities.

ARTICLE 7.

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain representations including commercial, operational and technical staff, in the territory of the other Contracting Party, subject to the applicable laws and regulations.

ARTICLE 8.

1. The aeronautical authorities of each of the Contracting Parties, shall cause their designated airline to supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, as long in advance as practicable, with copies of time-tables, and tariff schedules and any amendments to the time-tables and tariff, or other relevant statements concerning the operation of the agreed services including information about the capacity offered.
2. The aeronautical authorities of each of the Contracting Parties shall cause their designated airline to supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with the traffic statistics on the agreed services indicating the origin and destination of such traffic where available.

ARTICLE 9.

1. The aircraft of the designated airline of either Contracting Party engaged in operating the agreed services, 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 and departing from the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time 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 for use on board aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
 - b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
 - c) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline 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, sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.
4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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 in accordance with customs regulations.

ARTICLE 10.

1. Tarrifs to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the agreed services shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operation, reasonable profit and the tarrifs charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or any section thereof.

2. The tarrifs to be charged by any of the designated airlines in respect of traffic on any of the specified routes between the territories of the two Contracting Parties, or between the territory of a third country and the territory of one of the Contracting Parties shall be fixed either:
 - a) In accordance with such tarrif resolutions as may be adopted by the International Air Transport Association of which the designated airlines concerned are members; or
by
 - b) agreement between the designated airlines concerned where these airlines are not members of the same airlines organization, or where no resolution as referred to in paragraph 2(a) of this Article has been adopted; provided that, if either Contracting Party has not designated an airline in respect of any of the specified routes and tarrifs for that route have not been fixed pursuant to paragraph 2 (a) of this Article, the airline designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the tarrifs thereof.

3. Tarrifs so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and shall become effective upon notification by the said aeronautical authorities of their approval, or in the absence of such notification, upon the expiration of forty-five days after their receipt by the said aeronautical authorities unless in the meantime the aeronautical authorities of either Contracting Party have given notice of disapproval.

4. In the event that tariffs are not fixed in accordance with Paragraph 2 of this Article or that the aeronautical authorities of either Contracting Party disapprove of the tariffs so fixed, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the aeronautical authorities of the two Contracting Parties fail to reach an agreement, the dispute shall be dealt with in accordance with Article 13.
5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.
6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 11.

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right on reciprocal basis of free transfer to its head office at the official rate of exchange fixed in accordance with the regulations in force at the time when transfer is requested, the excess of gains over expenditure earned by this airline on its territory in connection with the carriage of passengers and cargo.

The procedure for such transfer shall be in accordance with the currency regulations of the Contracting Party in the territory of which the gains accrued, unless otherwise determined by a separate payment agreement between the Contracting Parties.

ARTICLE 12.

1. 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 ensure the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

2. Either Contracting Party may request consultation, which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 13.

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement of the Annex thereto shall be settled through direct negotiations between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled between the Contracting Parties through diplomatic channels.

ARTICLE 14.

If either of the Contracting Parties considers to modify any provision of the present Agreement or the terms of the Annex thereto, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect after all legal requirements for such entry into force will have been complied with by both parties, and this will have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

ARTICLE 15.

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement, such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expire of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 16.

This Agreement, its Annex and amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up under the Convention on International Civil Aviation.

ARTICLE 17.

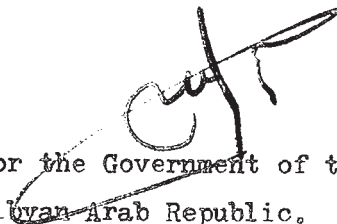
The present Agreement shall be approved or ratified in conformity with the national legislation of each of the two States and shall come into effect on the day of the exchange of notes stating that this legislation has been complied with.

Done at Tripoli this 27th day of October 1976 (Nineteen Hundred and Seventy six), corresponding to 4th day of Thuelquida 1396 (Thirteen Hundred and Ninety Six), in two authentic copies in the Polish, Arabic and English languages. In the event of differences, the English text shall prevail.

For the Government of the
Polish People's Republic.



For the Government of the
Libyan Arab Republic.



ANNEXPART 1.

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Polish People's Republic:

Points in the Polish People's Republic - one intermediate point - one point in the Libyan Arab Republic - points beyond to be specified later.

PART 2.

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Libyan Arab Republic:

Points in the Libyan Arab Republic - one intermediate point - one point in the Polish People's Republic - points beyond to be specified later.

PART 3.

1. The intermediate points and the points beyond on the routes specified in Part 1 and in Part 2 of this Annex shall be decided upon later by joint agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. Any point on the specified route may, at the option of the designated airlines be omitted on any or all flights, except that the originating point shall be situated in the territory of the Contracting Party designating the airline.