

Warszawa, dnia 3 listopada 2021 r.

Poz. 1000

## UMOWA

pomiędzy Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Afganistanu  
o międzynarodowej cywilnej komunikacji lotniczej,

podpisana w Kabulu dnia 27 czerwca 1962 r.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Królestwa Afganistanu, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami", sygnatariusze Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku,

pragnąc ustalić i popierać wzajemne stosunki w dziedzinie cywilnej komunikacji lotniczej,

zgodziły się na następujące postanowienia:

### Artykuł pierwszy

Dla celów niniejszej Umowy i jej Załącznika:

a/ wyrażenie "władze lotnicze" będzie oznaczać w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Ministerstwo Komunikacji, a w przypadku Królestwa Afganistanu Afgański Urząd Lotnictwa, albo, w obydwu przypadkach, każdą osobę lub organ, które byłyby uprawnione do pełnienia funkcji należących obecnie do tych władz;

- b/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" będzie oznaczać każde przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, które zostanie wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzyma zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami artykułu 3 tej Umowy.

## Artykuł 2

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 nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

- a/ przelotu przez 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 w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i jej Załącznika.

### Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo przewozu lotniczego do eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być podane w drodze pisemnej 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 wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron będą mogły żądać od przedsiębiorstwa 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.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo nie przyznać zezwolenia eksploatacyjnego przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu lub poddać wykonanie przez wyznaczone przedsiębiorstwo praw wyszczególnionych w artykule 2 niniejszej Umowy takim warunkom, jakie mogłyby wydawać się jej konieczne, jeżeli 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 /fizycznych lub prawnych/ posiadających jej przynależność państwową.

5. Z chwilą otrzymania zezwolenia eksploatacyjnego, przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo będzie mogło w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii, pod warunkiem, że w stosunku do tej linii istnieje obowiązująca taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami artykułu 9 niniejszej Umowy.

### Artykuł 4

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonywanie praw wymienionych w

artykule 2 niniejszej Umowy przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, lub też poddać wykonywanie tych praw warunkom, które uzna za niezbędne, o ile:

- a/ nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywiście kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo, albo do osób /fizycznych lub prawnych/ posiadających jej przynależność państwową, albo
- b/ przedsiębiorstwo to nie będzie przestrzegać ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, która przyznała te prawa, albo
- c/ przedsiębiorstwo to nie będzie eksploatować 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 przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

#### Artykuł 5

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa powinny oferować zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidzianemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na uzgodnionych liniach.

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

#### Artykuł 6

1. Statki powietrzne używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo 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 wszelkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych opłat i należności, pod warunkiem, że wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu.

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

- a/ zapasy pokładowe, wzięte na terytorium Umawiającej się Strony w ilościach ustalonych przez właściwe władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie statków powietrznych używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony;
- b/ części zamienne i normalne wyposażenie wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony;
- c/ materiały pędne przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te byłyby zużyte przy wykonywaniu lotu na części trasy ponad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą poddane kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 7

Normalne wyposażenie pokładowe, jak również produkty i zaopatrzenie, znajdujące się na pokładzie statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony, będą mogły 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 za zezwoleniem tychże władz.

#### Artykuł 8

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście statków powietrznych używanych w żegludze międzynarodowej, względnie eksploatację i żeglugę wspomnianych statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście pasażerów, załóg, poczty i towarów, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą paszportów, cła i kontroli sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i towarów, zabieranych na pokład statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 9

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej z Umawiających się Stron do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalane w rozsądnej wysokości, z należytym uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, a zwłaszcza kosztu eksploatacji, słusznego zysku oraz taryf innych przedsiębiorstw przewozu lotniczego.

2. Taryfy wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu będą w miarę możliwości ustalane w drodze wzajemnego porozumienia pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami obydwu Umawiających się Stron po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami przewozu lotniczego eksploatującymi całość lub część danej trasy. Wyznaczone przedsiębiorstwa powinny w miarę możliwości zawrzeć takie porozumienie zgodnie z procedurą ustanawiania taryf ustaloną 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 przewidzianą dla wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten będzie mógł być skrócony pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa 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 z Umawiających się Stron zawiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody 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 tego artykułu.

## Artykuł 10

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 jej Załącznika.

## Artykuł 11

Każdy spór dotyczący interpretacji albo stosowania niniejszej Umowy lub jej Załącznika będzie uregulowany w drodze bezpośrednich rokowań pomiędzy właściwymi władzami lotniczymi. W przypadku niepowodzenia tych rokowań spór będzie uregulowany pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

## Artykuł 12

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie wszelką zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane. Konsultacja pomiędzy Umawiającymi się Stronami na temat proponowanej zmiany powinna rozpocząć się w ciągu sześćdziesięciu dni licząc od daty skierowania żądania przez jedną z Umawiających się Stron.

2. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą mogły porozumieć się w celu wprowadzenia zmiany.

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

## Artykuł 13

Niniejsza Umowa będzie obowiązywać przez czas nieokreślony. Każda z Umawiających się Stron może wypowiedzieć ją w każdym czasie w drodze pisemnego zawiadomienia skierowanego do drugiej Umawiającej się Strony. W takim przypadku Umowa niniejsza utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania zawiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę.

## Artykuł 14

1. Umowa niniejsza będzie zatwierdzona zgodnie z ustawodawstwem wewnętrznym każdego z dwóch Państw i wejdzie w życie w dniu wymiany

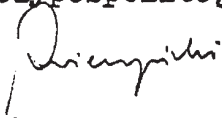
not stwierdzających, że uczyniono zadość temu ustawodawstwu.

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

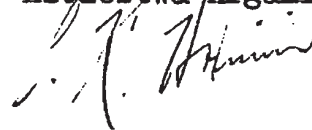
Na dowód czego, niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Kabulu dnia 2 } czerwca 1962 roku, w dwóch egzemplarzach,  
w języku polskim, afgańskim i francuskim. Trzy teksty mają jednakową  
moc obowiązującą. W razie rozbieżności tekst francuski będzie decydu-  
jący.

Za Rząd Polskiej  
Rzeczypospolitej Ludowej



Za Rząd  
Królestwa Afganistanu



## Z A Ł A C Z N I K

1. Uzgodnione linie i ich trasy określa się w sposób następujący:

Linia polska

Punkty w Polsce - punkty pośrednie - punkty w Afganistanie - punkty położone dalej, w obu kierunkach.

Linia afgańska

Punkty w Afganistanie - punkty pośrednie - punkty w Polsce - punkty położone dalej, w obu kierunkach.

2. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo dowolnego określenia punktów pośrednich i punktów położonych dalej na określonych trasach. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony powinny zawiadomić o tym władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przed rozpoczęciem eksploatacji uzgodnionych linii.

موافقتنامه بین حکومت جمهوری مردم پولیند و حکومت  
شاهی افغانستان راجع به حمل و نقل هوایی  
بین المللی طسکی

حکومت جمهوری مردم پولیند و حکومت شاهی افغانستان که مفید " طرفین تعاهدین " نامیده میشوند و اعضا " کنندگان ميثاق هوانوردی ملکی بین المللی که بتاريخ ۷ دسمبر ۱۹۴۴ در شيكاگو صورت گرفته میباشد - آرزومندند روابط متقابل را در ساحه " حمل و نقل هوایی ملکی برقرار و مساعد سازند - به مراتب آتی موافقت نموده اند .

ماده اول

برای مقاصد موافقتنامه " حاضره وضعیه آن :

- الف • اصطلاح " مقامات هوانوردی در مورد حکومت جمهوری مردم پولیند عبارت از " وزارت مواصلات " و در مورد حکومت شاهی افغانستان " ریاست هوایی ملکی " یا در هر دو صورت هر شخص یا قلمی خواهد بود که صلاحیت اجرای وظایف را که فعلاً " به این مقامات اعطا شده بعهدہ گیرد .
- ب • اصطلاح " موسسه معینہ " به معنی هر موسسه حمل و نقل هوایی است که برای بکار انداختن خدمات موافقه شده بر خطوط معینہ در ضمیمه موافقتنامه حاضره تعیین شده باشد و اجازه " عملیات را مطابق مقررات ماده " (۳) موافقتنامه " مذکور حاصل کرده باشد .

ماده دوم

هر يك از طرفین تعاهدین حقوق مشخصه در موافقتنامه حاضره را بمنظور تأمین خدمات هوایی منظم بین المللی روی خطوط معینہ در ضمیمه موافقتنامه حاضره به طرف تعاهد دیگر اعطا میکند . این خدمات و این خطوط مفید بالترتیب " خدمات موافقه شده " و " خطوط معینہ " نامیده میشوند .

موسسه که توسط هر يك از طرفین تعاهدین تعیین شده و تنبیه به عملیات يك خدمت موافقه شده روی يك خط معینہ میپردازد - از حقوق ذیل متع خواهد شد .

- الف • پرواز از فراز خاک طرف تعاهد دیگر بدون فرود آمدن در آنجا .
- ب • توقف کردن در خاک مذکور برای مقاصد غیر تجارتي .
- ج • برداشتن و باین کردن - مسافرن - پسته - و اموال التجاره برای ترانسپیک بین المللی به نقاط مشخصه روی خطوط معینہ مطابق مقررات موافقتنامه حاضره وضعیه آن .

ماده سوم

۱- هر يك از طرفین تعاهدین حق تعیین يك موسسه هوایی را برای اجرای خدمت موافقه شده روی خطوط معینہ خواهد داشت . این تعیین باید کتبا " از طرف مقامات هوانوردی

يك طرف معاهد به مقامات هوانوردی طرف معاهد دیگر اطلاع داده شود .

۲- طرف معاهدیكه اطلاعیه تعیین را دریافت میدارن باید بدون مهلت بسا در نظر داشتن مقررات فقرات ۲ و ۴ این ماده اجازه عطیات لازمه را به موسسه معینه طرف معاهد دیگر اعطا کند .

۳- مقامات هوانوردی یکی از طرفین معاهدین از موسسه معینه طرف معاهد دیگر تقاضا کرده میتوانند - تا به اثبات برسانند كه قابلیت تأمین شرایط مندرجه قوانین و مقرراتی را كه از طرف مقامات مذکور بر عطیات خدمات هوایی بین المللی مطابق مقررات میثاق هوانوردی ملکی بین المللی كه بتاريخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو بمعرض امضا گذاشته شده بصورت مادی تطبیق میشود دارد .

۴- هر يك از طرفین معاهدین حق خواهد داشت كه اجازه عطیات را كه در فقره (۲) این ماده پیش بینی شده اعطا نکند یا چنان شرایطی را كه لازم ببیند در مورد حقوق مشخصه در ماده (۲) موافقتنامه حاضره كه برای موسسه معینه داده شده تحمیل کند - هرگاه طرف معاهد مذکور قناعت نداشته باشد كه يك قسمت ملكیت عمده و كنترول واقعی این موسسه متعلق به طرف معاهدیكه موسسه را تعیین کرده و یا به اشخاص حقیقی یا حقوقی اتباع اخیر الذکر میباشد .

۵- به مجرد وصول اجازه عطیات پیش بینی شده در فقره (۲) این ماده موسسه معینه به هر زمانی عطیات تمام خدمات موافقه شده را یاد در نظر داشتن اینکه نرخ كه مطابق مقررات ماده (۱) موافقتنامه حاضره تثبیت شده در مورد این خدمت مرعی الاجرا باشد آغاز كرده خواهد توانست .

#### ماده چارم

۱- هر يك از طرفین معاهدین حق خواهد داشت كه اجازه عطیات موسسه معینه معاهد دیگر را نسخ یا حقوق مشخصه در ماده (۲) موافقتنامه حاضره را تعلیق یا شرایطی را كه لازم ببیند برین حقوق تحمیل کند هرگاه :

الف . قناعت نداشته باشد كه يك قسمت ملكیت عمده و كنترول واقعی این موسسه متعلق به طرف معاهدیكه موسسه را تعیین کرده یا بدست اشخاص حقیقی یا حقوقی اتباع اخیر الذکر است یا كه :

ب . این موسسه خود را به قوانین و مقررات طرف معاهدی كه این حقوق را اعطا کرده موافق سازد یا كه :

ج . این موسسه خدمات موافقه شده را در شرایطی مندرجه موافقتنامه حاضره وضعیه آن تحمیل نکند .

۲- چنین حق جز بعد از مشورت با طرف معاهد دیگر عطفی شده نمیتواند مگر آنكه نسخ - تعلیق یا تحمیل شرایطی پیش بینی شده در فقره (۱) این ماده جهت جلوگیری

از تخلفات جدید به قوانین یا مقررات ایجاب فورت را بکند .

#### ماده پنجم

۱- موسسات معینه بانیست ظرفیتی را که به صورت معقول ترافیک هوایی بین المللی را برای خدمات موقه شده پیش بینی نماید - مطابق به احتیاجات جاریه عرضه کند .

۲- اگر قوانین و مقررات ملی یک طرف معاهد ایجاب کند - موافقاتیکه در مورد عطیات خدمات موقه شده بین موسسات معینه انعقاد می یابد بانیست به تصویب مقامات هوانوردی این طرف معاهد برساند .

#### ماده ششم

۱- طیارات موسسه معینه یک طرف معاهد که شامل خدمت بین المللی می باشد همچنان لوازم عادی - ذخایر مواد سوخت و روغن ها - لوازم داخل طیاره به شمول مواد فذائی مشروبات و تنباکو به هنگام ورود در خاک طرف معاهد دیگر از تمام حقوق گمرکی و مخارج معاینه و دیگر حقوق یا محصولات معاف خواهند بود مشروط بر آنکه این طیارات دوباره بازگشت کنند و تجهیزات - ذخایر و لوازم تا صدور مجدد شان در داخل طیاره باقی بماند .

۲- همچنان مواد آبی از عین حقوق - مخارج و محصولات به استثنای مبالغ قابل پرداخت برای خدمات اجرا شده - معاف خواهند بود .

الف . لوازم داخل طیاره که از خاک یک طرف معاهد - طبق محدودیت هائیکه از طرف مقامات صلاحیت دار طرف معاهد مذکور تعیین گردیده اخذ شده و برای مصرف داخل طیارات موسسه معینه طرف معاهد دیگر شامل خدمت بین المللی تخصیص داده شده اند .

ب . پرزه های فالتو و لوازم عادی که برای حفظ و مراقبت و ترمیم طیاراتیکه از طرف موسسه معینه طرف معاهد دیگر در خدمت بین المللی بکار افتیده در خاک یکی از طرفین معاهدین وارد شده باشد .

ج . مواد سوختیکه برای مصرف طیاراتیکه از طرف موسسه معینه طرف معاهد دیگر برای خدمت بین المللی بکار افتیده تخصیص داده شده و لوکه این مواد روی قسطنی از راه طی شده بر فراز خاک طرف معاهدیکه از آن مواد مذکور برداشته شده به مصرف برسد .

۳- اگر قوانین و مقررات ملی یک طرف معاهد ایجاب بکند - اشیای مندرجه فقرات (ا و ب) ماده هذا تحت مراقبت مقامات گمرکی این طرف معاهد قرار خواهند گرفت .

#### ماده هفتم

لوازم عادی داخل طیاره و همچنان محصولات و مواد دیگر در داخل طیارات موسسه معینه یک طرف معاهد جز با رضایت مقامات گمرکی طرف معاهد دیگر در خاک طرف اخیر الذکر پائین شده نمیتوانند . درین صورت آنها تحت مراقبت مقامات مذکور تا هنگام بازگشت شان با آنکه

مقصد دیگری را به اجازه \* همین مقامات در پیش گیرند قرار خواهند گرفت \*

### ماده هشتم

۱- قوانین و مقررات يك طرف متعاهد که برخاک وی راجع به دخول - اقامت و عزیمت طیارات شامل هوانوردی بین المللی - یا عملیات پرواز طیارات مذکور در اثنای موجودیت شان در حدود خاک مذکور نافذ میباشد بر طیارات موسسه هوایی طرف متعاهد دیگر نیز تطبیق خواهد شد \*

۲- قوانین و مقررات يك طرف متعاهد که برخاک وی راجع به دخول اقامت و عزیمت مسافریین - عطله - محمولات پستی و مال التجاره \* که در داخل طیاره حمل و نقل شده \* مخصوصاً \* آن قوانین و مقرراتی که در مورد پاسپورت - گمرک و مراتب صحی تطبیق میشوند بر مسافریین محمولات پستی و مال التجاره \* که توسط طیارات موسسه معینه طرف متعاهد دیگر حمل و نقل میشوند نیز تطبیق خواهند شد \*

### ماده نهم

۱- کرایه هائیکه از طرف موسسه هوایی معینه يك طرف متعاهد در حمل و نقل که به مقصدی عزیمت میکند یا از خاک طرف متعاهد دیگر میآید مورد تطبیق قرار میگیرد به نرخ های معقول تعیین خواهد گردید و درین مورد کلیه عوامل تخمینی و مخصوصاً \* قیمت تمام شد عطیات و فواد معقول همچنان نرخ های دیگر موسسات حمل و نقل هوایی در نظر گرفته خواهد شد \*

۲- کرایه های مذکوره فقره (۱) ماده \* هذا در صورت امکان بعد از مشورت با دیگر موسسات حمل و نقل هوایی که برعهه یا قسمتی از همین راه عطیات میکنند با موافقه \* مشترک موسسات معینه هر دو طرف متعاهد تثبیت خواهد گردید \* موسسات معینه باید حتی الامکان بر اساس نرخ هائیکه از طرف اتحادیه \* حمل و نقل فضائی بین المللی تعیین گردیده \* موافقه کنند \*

۳- کرایه هائیکه به این ترتیب تعیین میشوند - لا اقل ۴۰ روز پیش از تاریخ انفاذ آن به تصویب مقامات هوانوردی طرفین متعاهدین خواهد رسید \* در موارد خاص این مدت به موافقه \* مقامات مذکور تقلیل یافته میتواند \*

۴- اگر موسسات معینه نتوانند روی این کرایه ها موافقت کنند یا بکدام طت دیگر يك کرایه مطابق مندرجات فقره (۲) ماده \* هسلاً تثبیت شده \* نتواند یا باز هم اگر طی ۳۰ روز اول مدت ۴۰ روز مذکوره فقره (۳) این ماده \* مقامات هوانوردی يك طرف متعاهد عدم موافقت خود را در مورد هرگونه کرایه که مطابق فقره (۲) این ماده \* تثبیت شده \* با اطلاع مقامات هوانوردی طرف متعاهد دیگر برساند - مقامات هوانوردی طرفین متعاهدین - سعی خواهند نمود و رزید که نرخ کرایه را بالاتر يك موافقت متقابله تعیین کنند \*

۵- هیچ يك نرخ تا آنکه مقامات هوانوردی طرفین متعاهدین آنرا تصویب نکرده \* در معرض اجرا قرار نخواهد گرفت \*

۶- کرایه هائیکه مطابق مقررات این ماده تعیین گردیده، تا وقتی نافذ خواهند بود که کرایه های جدید مطابق مقررات ماده مذکور تعیین گردد.

### ماده دهم

با روحیه همکاری نزدیک - مقامات هواوردی طرفین متعاقدین - بمنظور حصول اطمینان از تطبیق و اجرای تخاصمات بخش مقررات موافقتنامه حاضره و ضمیمه آن وقتاً فوقتاً با همدیگر مشورت خواهند کرد.

### ماده یازدهم

هر اختلاف مربوط به تفسیر یا تطبیق موافقتنامه حاضره یا ضمیمه آن از طریق مذاکرات مستقیم بین مقامات هواوردی صلاحیت دار - حل خواهد شد - در صورت عدم موفقیت این مذاکرات - اختلاف - بین طرفین متعاقدین فیصله خواهد گردید.

### ماده دوازدهم

۱- هر یکی از طرفین متعاقدین در هر زمانی تغییراتی را که مطلوب بداند در این موافقتنامه وارد سازد میتواند بطرف متعاقد دیگر پیشنهاد کند. مشورتی باید بین طرفین متعاقدین در مورد تغییرات پیشنهاد شده در مدت ۶۰ روز از تاریخ پیشنهادیکه توسط یکی از طرفین متعاقدین تقدیم شده آغاز گردد.

۲- اگر یکی از طرفین متعاقدین تغییری در ضمیمه موافقتنامه حاضره را مطلوب بداند - مقامات هواوردی طرفین متعاقدین بمنظور عملی ساختن چنین تغییری اهتمام خواهند ورزید.

۳- هرگونه تغییرات موافقتنامه حاضره یا ضمیمه آن طبق شرایط مقررات ( ۱ و ۲ ) این ماده وقتی مری الاجرا خواهد شد که توسط تبادل یاد داشت ها بین طرفین متعاقدین تصدیق گردد.

### ماده سیزدهم

موافقتنامه حاضره برای مدت نامعینی اعتبار خواهد داشت. هر یکی از طرفین متعاقدین در هر زمانی با تقدیم یاد داشت کتبی بطرف متعاقد دیگر آنرا فسخ کرده میتواند - درین صورت موافقتنامه حاضره ۱۲ ماه بعد از تاریخ وصول یاد داشت طرف متعاقد دیگر خاتمه خواهد یافت.

### ماده چهاردهم

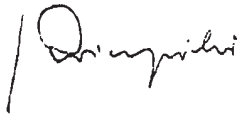
۱- موافقتنامه حاضره مطابق قوانین داخلی هر دو دولت تصویب خواهد شد و هر روز تبادل یاد داشت هائیکه از صورت تصویب تخاصمات بخش آن مطابق قوانین مذکور تصدیق یکسند در معرض اجرا قرار خواهد گرفت.

۲- موافقتنامه حاضره وقتاً فوقتاً از تاریخ امضای آن عملی خواهد شد.

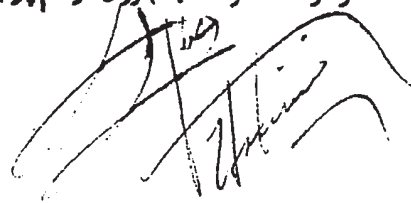
به شهادت اینکه اعضاء کنندگان ذیل با کسب اختیارات لازمه موافقتنامه حاضره  
را به اعضا رسانیده اند .

در کابل بتاريخ ۲۷ جون ۱۹۶۲ مطابق ۶ سرطان ۱۳۴۱ به دو نسخه بنژان های  
فارس - پولیندی و فرانسوی ترتیب شده است . هر سه متن دارای اعتبار مساوی بوده و در  
صورت اختلاف - بروی متن فرانسوی فیصله بعمل خواهد آمد .

از طرف حکومت شاه افغانستان



از طرف حکومت جمهوری مردم پولیند



### ضمیمه

۱- خدمات موافقه شده و خطوط آن بر حسب ذیل توضیح میگردد :

#### خدمات پولیندی

نقاطی در پولیندی - نقاط وسیط - نقاطی در افغانستان و نقاط مورا در هر دو سمت

#### خدمات افغانی

نقاطی در افغانستان - نقاط وسیط - نقاطی در پولیندی و نقاط مورا در هر دو سمت

۲- مقامات هوانوردی هر طرف متعاهد صلاحیت خواهند داشت که نقاط وسیط و نقاط مورا را روی خطوط معینه را آزادانه تعیین کنند . این موضوع باید قبل از شروع عملیات خدمات موافقه شده - از طرف مقامات هوانوردی یکطرف متعاهد به طرف متعاهد دیگر ابلاغ شود .

## A C C O R D

entre le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement du Royaume d'Afghanistan relatif aux transports aériens internationaux civils.

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement du Royaume d'Afghanistan, dénommés ci-après "les Parties Contractantes", signateurs de la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux d'établir et de favoriser les relations réciproques dans le domaine des transports aériens civils,

sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Aux fins du présent Accord et de son Annexe:

- a/ l'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, dans le cas de la République Populaire de Pologne, du Ministère des Communications et, dans le cas du Royaume d'Afghanistan, de l'Autorité Aéronautique Afghane, ou dans les deux cas, de toute personne ou organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement attribuées à ces autorités;
- b/ l'expression "entreprise désignée" s'entendra de toute entreprise de transports aériens qui aura été désignée pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées à l'Annexe au présent Accord et qui aura obtenu l'autorisation d'exploitation, conformément aux dispositions de l'article 3 dudit Accord.

## Article 2

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens réguliers internationaux sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement "services convenus" et "routes indiquées". L'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, lorsqu'elle exploitera un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants:

- a/ survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante,
- b/ faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales,

- c/ embarquer et débarquer en trafic international, aux points spécifiés sur les routes indiquées, des passagers, du courrier et des marchandises, conformément aux dispositions du présent Accord et de son Annexe.

### Article 3

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées. Cette désignation devra être notifiée par écrit aux autorités aéronautiques d'une Partie Contractante par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

2. La Partie Contractante qui aura reçu la notification de désignation devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des personnes /physiques ou morales/ ressortissantes de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

### Article 4

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise

désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque:

- a/ elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, ou à des personnes /physiques ou morales/ ressortissantes de celle-ci, ou que
- b/ cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que
- c/ cette entreprise n'exploitera pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son Annexe.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

#### Article 5

1. Les entreprises désignées doivent offrir une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international pour les services convenus.

2. Si les lois et les règlements nationaux d'une Partie Contractante l'exigent, les arrangements qui peuvent être conclus entre les entreprises désignées au sujet d'exploitation des services convenus, devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de cette Partie Contractante.

#### Article 6

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces aéronefs soient réexportés et les équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances représentatives du service rendu:

- a/ les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b/ les pièces de rechange et les équipements normaux, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- c/ les carburants destinés à l'avitaillement des aéronefs en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Si les lois ou les règlements nationaux d'une Partie Contractante l'exigent, les objets énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article seront soumis au contrôle des autorités douanières de cette Partie Contractante.

#### Article 7

Les équipements normaux de bord ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination avec l'autorisation des mêmes autorités.

#### Article 8

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs employés à la navigation internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, du courrier et des marchandises, transportés à bord des aéronefs, notamment ceux qui s'appliquent aux passeports, aux douanes et au contrôle sanitaire s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier et aux marchandises, pris à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

#### Article 9

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs des autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établis par l'Association du Transport Aérien International.

3. Les tarifs ainsi déterminés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins quarante-cinq jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou bien encore si, au cours des trente premiers jours de la période de quarante-cinq jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes font connaître aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne l'ont approuvé.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions dudit article.

## Article 10

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

## Article 11

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques compétentes. En cas d'échec de ces négociations, le différend sera réglé entre les Parties Contractantes.

## Article 12

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment proposer à l'autre Partie Contractante toute modification qu'elle estime désirable d'apporter au présent Accord. Une consultation entre les Parties Contractantes au sujet de la modification proposée devra commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande présentée par l'une des Parties Contractantes.

2. Si l'une des Parties Contractantes estime désirable de modifier l'Annexe au présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se concerter en vue de procéder à une modification.

3. Toute modification du présent Accord ou de son Annexe suivant les dispositions des paragraphes 1 ou 2 du présent article entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes entre les Parties Contractantes.

## Article 13

Le présent Accord restera valable pour une durée indéterminée. Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment le dénoncer par notification écrite à l'autre Partie Contractante. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de la réception de la notification par l'autre Partie Contractante.

## Article 14

1. Le présent Accord sera approuvé conformément à la législation interne de chacun des deux Etats et entrera en vigueur le jour de

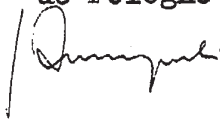
l'échange des notes constatant qu'il a été satisfait à cette législation.

2. Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire dès la date de sa signature.


En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Kabul, le 27 juin 1962, en double exemplaire, en langue polonaise, afghane et française. Les trois textes font également foi. En cas de divergence le texte français sera décisif.

Pour le Gouvernement  
de la République Populaire  
de Pologne



Pour le Gouvernement  
du Royaume d'Afghanistan



## A N N E X E

1. Les services convenus et leurs routes sont définis comme suit:

Service polonais

Points en Pologne - points intermédiaires - points en Afghanistan - points au-délà, dans les deux sens.

Service afghan

Points en Afghanistan - points intermédiaires - points en Pologne - points au-délà, dans les deux sens.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante auront la faculté de déterminer librement les points intermédiaires et les points au-délà sur les routes indiquées. Cela doit être notifié par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, avant le commencement de l'exploitation des services convenus.