

No. 42410

**United States of America
and
Poland**

Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Polish People's Republic (with schedule and annex). Warsaw, 1 February 1988

Entry into force: *11 October 1988, with retroactive effect from 1 January 1988, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English and Polish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 22 February 2006*

**États-Unis d'Amérique
et
Pologne**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République populaire de Pologne (avec tableau et annexe). Varsovie, 1 février 1988

Entrée en vigueur : *11 octobre 1988 et avec effet rétroactif à compter du 1^{er} janvier 1988, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais et polonais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 22 février 2006*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE
POLISH PEOPLE'S REPUBLIC

The Government of the United States of America and the Government of the Polish People's Republic,

Recognizing the importance of international air travel between the two countries,

Wishing to facilitate on a durable basis the expansion of international air transport opportunities,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and

Desiring to conclude an agreement covering all forms of air transportation,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated:

A. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States of America, the Department of Transportation, and, in the case of the Polish People's Republic, the Ministry of Transport, Shipping and Communications, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by those authorities.

B. "Agreement" means this Agreement (including the Schedule) and the Annex attached thereto, and any amendments thereto.

C. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(1) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and

(2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties.

D. "Designated airline" means an airline that one Contracting Party has notified to the other Contracting Party to be an airline which will operate international air transportation.

E. "Price" means:

(1) any fare, rate or price charged or to be charged by airlines, or their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate and price;

(2) the charges and conditions for services ancillary to carriage of traffic which are offered by airlines; and

(3) amounts charged by airlines to air transportation intermediaries;

for the carriage of passengers, baggage, and/or cargo (excluding mail) in international air transportation.

F. "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and mail in air transportation. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and territorial waters adjacent thereto.

Article 2. Grant of Rights

A. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airline or airlines of the other Contracting Party:

(1) the right to fly across its territory without landing;

(2) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(3) the right to operate air transportation and to make scheduled landings provided the Annex on Commercial Opportunities is in force; and

(4) the right to operate passenger and cargo charter air transportation provided the Annex on Commercial Opportunities authorizing such transportation is in force.

B. Nothing in paragraph A of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Airline Designation

A. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating scheduled and/or charter air transportation authorized by this Agreement.

B. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, with a minimum of procedural delay, grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

Article 4. Revocation

A. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke the operating authorizations or technical permissions, or to suspend the exercise of the rights specified

in Article 2 of this Agreement by an airline or airlines designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(1) In the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air transportation;

(2) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement;

(3) In the event it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

(4) In the event that airline or that other Contracting Party fails to comply with any provision of Articles 7 or 8 of this Agreement.

B. Unless immediate action to withhold or revoke operating authority or technical permissions, suspend the exercise of rights or impose the conditions mentioned in paragraph A of this Article is essential to prevent further infringements, such action shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. Application of Laws

A. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

B. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail on aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 6. Customs Duties and Taxes

In order to assure equality of treatment, and to facilitate the operation of international air transportation agreed to by the Contracting Parties, both Contracting Parties agree to the exemptions as specified in this Article:

A. Reciprocal exemptions from economic import restrictions and limitations, as well as reciprocal exemptions from all national customs duties and other taxes, charges and fees imposed by the national authorities not based on the cost of services provided; these exemptions shall be applicable to:

(1) aircraft of the airlines of the other Contracting Party, operated in international air transportation; and

(2) regular equipment, ground equipment, spare parts (including engines), fuel, lubricants, consumable technical supplies, aircraft stores (articles of a readily consumable nature including but not limited to items of food, beverages, liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers during flight) intended for and used solely in connection with the operation of such aircraft, if such items are:

(a) introduced into or supplied in the territory of the other Contracting Party for the operation or servicing of aircraft, whether or not such goods are consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption; or

(b) retained on board the aircraft of the airlines of one Contracting Party from arrival in until departure from the territory of the other Contracting Party.

B. Equipment and supplies referred to in paragraph A of this Article may be required to be kept under the supervision and control of the appropriate authorities.

C. The exemptions provided by paragraph A of this Article shall also be available where the airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the goods specified in paragraph A of this Article.

D. For items referred to in paragraph A of this Article and used by the airlines of the Contracting Parties solely in connection with their own services, such air lines shall be exempted, on a reciprocal basis, from economic export and transit restrictions.

E. Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purposes, shall be subject to a simplified form of control. Baggage and freight shall be exempt from customs duties and other charges, if in direct transit.

F. The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to customs and duties, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party materials and equipment required by those airlines for the provision and promotion of air transportation. Promotional materials, such as advertisements, printed catalogs, price lists, trade notices, or tourist and other literature (including posters) shall be admitted duty free.

Article 7. Safety

A. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

B. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, crew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and

administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure to take such appropriate action will constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement.

Article 8. Aviation Security

A. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971.

B. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

C. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference to the aviation security standards established by the International Civil Aviation Organization.

D. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

E. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

F. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

G. When a Contracting Party has evidence that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this article, that Contracting Party may re-

quest immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of the request for consultations will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement. Such action may be taken beforehand only if required to meet an immediate and extraordinary threat to the safety of passengers, crew or aircraft.

Article 9. User Charges

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control. Such charges shall not be higher than the charges imposed for use by national aircraft engaged in similar international air transportation.

Article 10. Commercial Opportunities

Subject to the provisions of the Annex:

A. The sale of international air transportation by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party will be accomplished pursuant to regulations in force in the territory of the other Contracting Party, provided that:

(1) Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from national taxes on profits and income derived from the performance of services under this Agreement;

(2) The principles governing the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party for nonconvertible currencies are contained in the Annex on Commercial Opportunities. In accordance with those principles, each designated airline has the right to transfer promptly earnings achieved in the territory of the other Contracting Party to its country in any freely convertible currency.

B. The designated airlines of one Contracting Party may, subject to the prior approval of the aeronautical authorities, establish offices in the territory of the other Contracting Party. Such airlines may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, representatives for management, promotional, marketing and sales, and operational activities.

Article 11. Fair Competition

Subject to the provisions of the Annex:

A. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement (including the Schedule) and Annex attached thereto.

B. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competition practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

C. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of flights, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of

the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

D. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

E. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform conditions as foreseen by paragraph C of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

Article 12. Pricing

A. Each Contracting Party shall allow prices for international air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to prevention of unreasonably discriminatory prices; protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse by an airline or airlines of a dominant position; and protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

If a Contracting Party believes that a price warrants intervention under the specific criteria described above, then it shall notify the other Contracting Party pursuant to the provisions set forth in paragraph D. After compliance with the notification provisions of paragraph D, a Contracting Party may then take action to prevent inauguration of such price, but only with respect to traffic where the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in its own territory.

B. Where both Contracting Parties permit designated airlines to participate in price coordination activities of the International Air Transport Association (IATA), or another airline tariff coordination forum, and where both Contracting Parties have approved an IATA or other airline tariff agreement in any market, prices filed by designated airlines pursuant to that approved agreement for the markets that are the subject of that agreement shall be approved by both Contracting Parties. Where any designated airline has chosen, however, not to adhere to such an agreement, prices charged or proposed to be charged by that airline shall be reviewed in accordance with the objectives and procedure contained in this Article, and the failure of any airline to participate in such price-coordination activities or the non-conformity of any price to the terms of an IATA or other airline tariff agreement shall not, in itself, constitute a valid reason for either Contracting Party to disapprove a price.

C. Each Contracting Party may require filings with its aeronautical authorities of prices charged or proposed to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Contracting Party. Filing by the airlines of both Contracting Parties may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In indi-

vidual cases, a Contracting Party may permit a filing on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party. Neither Contracting Party shall require the filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public.

D. If either Contracting Party believes that a price proposed by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or by an airline of the other Contracting Party for international air transportation between the territory of the first Contracting Party and a third country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis, is inconsistent with the considerations set forth in paragraph A of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible, but in any event not less than fifteen (15) days before the proposed effectiveness date. Either Contracting Party may then request consultations, which shall be held as soon as possible, and in no event later than thirty (30) days after receipt of the request for consultations. The Contracting Parties shall cooperate on a continuing basis in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If notification of dissatisfaction is not given as provided in this paragraph, the price shall be deemed to be approved and shall become effective on the proposed date.

E. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect.

F. Notwithstanding paragraphs A and D of this Article, each Contracting Party shall allow (a) any airline of either Contracting Party to meet any scheduled or charter price, including combinations of prices, charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and (b) any airline of one Contracting Party to meet any scheduled or charter price, including combinations of prices, charged in the marketplace for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country. As used herein, the term "meet" means the right to continue or institute, on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price, or an identical or similar price based on a combination of prices on a direct, interline or intraline basis, notwithstanding differences in conditions, including but not limited to, those relating to routing, distance, timing, connections, aircraft type, aircraft configuration, or change of aircraft.

G. Stopover and interline travel that covers continuation of a journey originated outside the territory of one Contracting Party is not subject to disapproval by that Contracting Party.

Article 13. Data Exchange

The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to provide statistical traffic data with respect to operations under this Agreement. In imposing any such requirements, the aeronautical authorities shall give due regard to the burden that such requirements pose for the airlines.

Article 14. Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15. Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the interpretation, application or amendment of this Agreement. Unless otherwise agreed, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the request.

Article 16. Settlement of Disputes

A. Any dispute with respect to matters covered by this Agreement not satisfactorily adjusted through consultations shall, upon request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth herein.

B. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators constituted as follows:

(1) One arbitrator shall be named by each Contracting Party within sixty (60) days of the date of delivery by either Contracting Party to the other of a request for arbitration. Within thirty (30) days after such period of sixty (60) days, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, who shall not be a national of either Contracting Party.

(2) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not agreed upon in accordance with paragraph (1), either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator or arbitrators.

C. Each Contracting Party shall use its best efforts consistent with its national law to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.

D. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 17. Amendment

Any amendment to this Agreement shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 18. Multilateral Agreement

If a multilateral agreement, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

Article 19. Termination

Each Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice of intention to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties such notice is withdrawn before the expiration of that time.

Article 20. Supersede

This Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Polish People's Republic and the related Memorandum of Understanding, both signed at Warsaw on April 16, 1985.

Article 21. Entry Into Force

This Agreement shall enter into force on the date on which the Government of the Polish People's Republic informs the Government of the United States of America by diplomatic note that the Agreement has been approved by the Council of Ministers of the Polish People's Republic, with effect from January 1, 1988.

DONE in duplicate at Warsaw in the English and Polish languages, both texts being equally authentic, this 1st day of February, 1988.

IN WITNESS WHEREOF, the plenipotentiaries of the Contracting Parties, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

For the Government of the United States of America:

JOHN C. WHITEHEAD

For the Government of the Polish People's Republic:

TADEUSZ OLECHOWSKI

SCHEDULE

SCHEDULED AIR TRANSPORTATION

A. An airline or airlines designated by the Government of the United States of America shall be entitled to operate international air transportation on each of the specified routes, in both directions, and to make scheduled landings in Poland at the points specified in this paragraph:

(1) From points in the United States via intermediate points listed in paragraph C to Warsaw and Krakow and beyond to points listed in paragraph C without geographical or directional limitation.

B. An airline or airlines designated by the Government of the Polish People's Republic shall be entitled to operate international air transportation on each of the specified routes, in both directions, and to make scheduled landings in the United States at the points specified in this paragraph:

(1) From points in Poland via intermediate points listed in paragraph C to New York and one other point in the United States to be selected by the Government of the Polish People's Republic and beyond to points listed in paragraph C without geographical or directional limitation.

C. The following is the agreed list of intermediate and beyond points: Austria, Belgium, Czechoslovakia, Denmark, Finland, the Federal Republic of Germany, Hungary, Iceland, Ireland, Montreal, the Netherlands, Norway, Romania, Sweden, Switzerland and Spain.

D. Points on any of the specified routes may at the option of the designated air lines be omitted on any or all flights.

ANNEX

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

The Contracting Parties have agreed to apply the following provisions in order to assure that the Air Transport Agreement reflects an equitable exchange of opportunities for the airlines of each Contracting Party:

A. Each designated airline shall have the right to sell international air transportation on its worldwide system in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies directly and, at its discretion, through its agents using its own transportation documents, and to remit those revenues without delay.

B. The designated airlines of the United States may sell air transportation for their services between the gateway points in Poland and the United States directly to any Polish citizen or resident for freely convertible currency in combination with Polish currency using their own transportation documents. The partial payment in freely convertible currency in combination with Polish currency shall not be less than 25% of the ticket price, except in the case of APEX fares sold in Poland which may include a minimum partial payment of freely convertible currency of the lesser of 25% of the APEX fare or the equivalent of \$200.00. Notwithstanding the foregoing, should a U.S. designated airline sell less than 500 roundtrip passenger tickets on its scheduled services between Poland and the United States in a calendar month, as reported to the National Bank of Poland in conjunction with its application for conversion and remittance in accordance with agreed procedures, that U.S. designated airline may reduce the minimum partial payment of freely convertible currency to no less than 20%, or, in the case of APEX fares, to the lesser of 20% of the APEX fare or the equivalent of \$150.00. Such reduced minimum partial payments may remain in effect through the calendar month following any month in which that U.S. designated airline achieved 750 roundtrip passenger ticket sales as reported to the National Bank of Poland.

C. The designated airlines of the United States shall appoint the designated airline of Poland as general sales agent for all sales made wholly in Polish currency.

The United States designated airlines may remit the revenues collected in freely convertible currencies derived from the sale of air transportation under A and B above without delay.

For Polish currency collected from the sale of air transportation under B above the appropriate Polish agencies will convert a portion of those revenues derived from each roundtrip ticket, or one-half of the specified amount for each one-way ticket, in accordance with the following schedule:

- a. in 1988 - \$200.00
- b. in 1989 - \$170.00

c. in 1990 - To be determined by the Parties in consultations to be held no later than July 1, 1989.

The designated airlines of the United States may monthly convert and remit such revenues within fifteen (15) days of application. Conversion and remittance procedures shall be established by the National Bank of Poland in accordance with this Annex and the principles set forth herein. Such procedures shall permit U.S. designated airlines to convert and remit currency without undue administrative burden and on a non-discriminatory basis.

The designated airlines of the United States may use Polish currency derived from the sale of air transportation for the following goods and services obtained in Poland from Polish citizens:

1. Ground handling and aircraft service charges,
2. Landing fees,
3. Air navigation fees,
4. Airport aircraft parking fees,
5. Airport passenger departure taxes,
6. Aircraft crew hotel accommodations at the Victoria Hotel or other hotels selected by individual U.S. designated airlines,
7. Office facilities in Poland including rental, utilities, cleaning services, decorations, stationery, postage and printed forms,
8. Promotional, advertising and publicity expenses,
9. Housing in Poland for foreign national employees of the U.S. designated airlines,
10. Catering for Polish origin U.S. designated airline flights,
11. Salaries for employees of U.S. designated airlines,
12. Customs duties on goods imported for use by U.S. designated airlines,
13. Routine employee business expenses,
14. Outgoing communication services,
15. Legal and professional fees,
16. Repairs to property and equipment,
17. Delivery, transportation and security services,
18. Fuel for motorized ground equipment limited in the same manner as other foreign businesses in Poland,
19. Taxes paid in Poland,
20. Fees for licenses and permits,
21. Delayed passenger ground expenses, except for hotel room expenses,
22. Insurance issued in Polish currency,
23. Other items subject to the approval of the National Bank of Poland.

Excluded from the above are the goods and services available in Poland only for convertible currency.

The U.S. designated airlines may also use Polish currency to purchase Polish origin exportable commodities. Specific items for such purchase will be subject to agreement

between the appropriate Polish Government authorities and the individual U.S. designated airlines. The Polish Government hereby gives assurances that all required purchases and export documentation will be provided without delay or undue administrative burden.

D. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to select their own handling agents in every airport of the other Contracting Party from among companies authorized to provide such services to any airline at that airport. The Contracting Parties agree that airport ground-handling services will be provided to scheduled and charter airlines without discrimination and on a basis no less favorable than that provided for the national airline or airlines.

E. Each Contracting Party will allow any airline designated by the other Contracting Party for charter air transportation to operate passenger and cargo charter air transportation between the two countries, including services with stop-overs in third countries, (1) without limitations on volume, frequency or regularity of flights or on type of aircraft used; and (2) without requirements for prior approval of individual flights or series of flights. The charterworthiness of flights will be determined by the rules of the country in which the traffic originates.

Notwithstanding the provisions of Article 12 of this Agreement, neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public for traffic originating in the territory of the other Contracting Party. Airlines of either Contracting Party operating charter air transportation between the two countries shall be permitted to commingle traffic of both United States origin and of Polish origin on the same flight in each direction.

F. The flight routes of aircraft conducting scheduled and charter operations and the points at which they cross national boundaries will be established by each Contracting Party within its territory.

G. This Annex may be amended or extended by agreement of the appropriate authorities of each Contracting Party. This amendment or extension shall enter into force in accordance with Article 17 of this Agreement.

H. This Annex shall expire on December 31, 1990. The Contracting Parties shall consult no later than July 1, 1990, to consider an extension or amendment of this Annex. However, if one of the Contracting Parties notifies the other Contracting Party of its intent to terminate this Annex, such termination will occur ninety (90) days after the date of receipt of the notice of intent to terminate.

[POLISH TEXT – TEXTE POLONAIS]

U M O W A

między Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a Rządem
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej o komunikacji lotniczej

Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki i Rząd Polskiej
Rzeczypospolitej Ludowej,

Uznając znaczenie międzynarodowych podróży lotni-
czych między obu krajami,

Chcąc ułatwić w oparciu o trwałe podstawy rozszerza-
nie działalności międzynarodowego transportu lotniczego,

Pragnąc zapewnić najwyższy stopień ochrony i bez-
pieczeństwa międzynarodowego transportu lotniczego oraz
potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie czynami
i groźbami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków
powietrznych, które narażają bezpieczeństwo osób lub
mienia, wpływają ujemnie na działalność transportu lotni-
czego oraz podważają zaufanie społeczeństwa odnośnie bezpie-
czeństwa lotnictwa cywilnego,

Będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotni-
ctwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia
7 grudnia 1944 roku oraz

Pragnąc zawrzeć umowę regulującą wszelkie rodzaje
transportu lotniczego,

Zgodziły się na następujące postanowienia:

Artykuł 1

Definicje

Dla celów niniejszej Umowy, o ile inaczej nie ustalono:

A. "Władze lotnicze" oznaczają w przypadku Stanów Zjednoczonych Ameryki - Departament Transportu, a w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej - Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności, albo w obu przypadkach każdą osobę lub organ uprawniony do pełnienia funkcji obecnie wykonywanych przez te władze.

B. "Umowa" oznacza niniejszą Umowę /łącznie z Wykazem tras/ i Załącznik do niej oraz wszelkie ich zmiany.

C. "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku i obejmuje:

- 1/ każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z Artykułem 94/a/ Konwencji i została ratyfikowana przez obie Umawiające się Strony, oraz
- 2/ każdy Załącznik lub każdą zmianę do niego, przyjęte zgodnie z Artykułem 90 Konwencji, o ile taki Załącznik lub zmiana jest w danym czasie stosowana przez obie Umawiające się Strony.

D. "Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które jedna z Umawiających się Stron wyznaczyła w drodze zawiadomienia skierowanego do drugiej Umawiającej się Strony jako przedsiębiorstwo lotnicze mające wykonywać międzynarodowy przewóz lotniczy.

E. "Taryfa" oznacza:

- 1/ każdą opłatę, stawkę lub cenę pobieraną lub, która ma być pobierana przez przedsiębiorstwa lotnicze, albo przez ich agentów oraz warunki określające zastosowanie takich opłat, stawek i cen;

- 2/ stawki i warunki dla usług pomocniczych, związanych z przewozem, oferowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze; oraz
- 3/ stawki pobierane przez przedsiębiorstwa lotnicze od osób pośredniczących w zakresie przewozów lotniczych;

w odniesieniu do międzynarodowego przewozu lotniczego pasażerów, bagażu i/lub towaru /wyłączając pocztę/.

F. "Przewóz lotniczy" oznacza każdą operację wykonywaną przez statek powietrzny dla publicznego przewozu pasażerów, bagażu, towaru i poczty, oddzielnie lub łącznie, na zasadzie odpłatności lub wynajmu. "Międzynarodowy przewóz lotniczy" oznacza przewóz lotniczy, który przebiega przez przestrzeń powietrzną nad terytorium więcej niż jednego Państwa. "Lądowanie w celach niehandlowych" oznacza lądowanie w jakimkolwiek celu innym niż zabranie lub wyładowanie pasażerów, bagażu, towaru i poczty w przewozie lotniczym. "Terytorium" oznacza terytorium lądowe pod suwerennością, zwierzchnictwem, opieką lub powiernictwem Umawiającej się Strony oraz przyległe wody terytorialne.

Artykuł 2

Przyznanie praw

A. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony:

- 1/ prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
 - 2/ prawo wykonywania lądowań na jej terytorium w celach niehandlowych;
 - 3/ prawo wykonywania przewozu lotniczego i wykonywania lądowań rozkładowych z zastrzeżeniem, że obowiązuje Załącznik dotyczący warunków działalności handlowej;
- oraz

- 4/ prawo wykonywania pasażerskiego i towarowego czarterowego przewozu lotniczego z zastrzeżeniem, że obowiązuje Załącznik dotyczący warunków działalności handlowej zezwalający na taki przewóz.

B. Żadne z postanowień ustępu A niniejszego Artykułu nie będzie uznane jako przyznanie prawa przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony do uczestniczenia w przewozie lotniczym między punktami położonymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 3

Wyznaczenie przedsiębiorstwa lotniczego

A. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć pisemnie w drodze dyplomatycznej wobec drugiej Umawiającej się Strony przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze w celu wykonywania regularnego i/lub czarterowego przewozu lotniczego, na który zezwala niniejsza Umowa.

B. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona, z możliwie najmniejszą proceduralną zwłoką, udzieli wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu właściwego zezwolenia eksploatacyjnego.

Artykuł 4

Cofnięcie

A. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo nieudzielenia lub cofnięcia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych, albo zawieszenia wykonywania praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę albo ustanowienia takich warunków, jakie mogą wydać się jej konieczne dla wykonywania tych praw:

- 1/ w przypadku nie wykazania się przez takie przedsiębiorstwo lotnicze kwalifikacjami przed władzą lotniczą tej Umawiającej się Strony zgodnie z ustawami i przepisami normalnie stosowanymi przez te władze lotnicze w odniesieniu do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego;

- 2/ w przypadku nieprzestrzegania przez takie przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów, o których mowa w Artykule 5 niniejszej Umowy;
- 3/ w przypadku braku przekonania, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze lub do osób posiadających przynależność państwową tej Umawiającej się Strony;
albo
- 4/ w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo lotnicze lub ta druga Umawiająca się Strona nie przestrzega jakichkolwiek postanowień Artykułu 7 albo 8 niniejszej Umowy.

B. Działanie w kierunku nieudzielenia lub cofnięcia zezwoleń operacyjnych i technicznych, zawieszenia wykonywania praw lub nałożenia warunków wymienionych w ustępie A niniejszego Artykułu, będzie podjęte tylko po konsultacjach z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że podjęcie niezwłocznego takiego działania jest niezbędne dla zapobieżenia dalszym naruszeniom.

Artykuł 5

Stosowanie przepisów

A. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony odnoszące się do dopuszczania na jej terytorium lub opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej, albo do eksploatacji i żegludgi takich statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się one na jej terytorium, będą stosowane do statków powietrznych przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę i będą przestrzegane przez te statki powietrzne przy wejściu lub opuszczeniu oraz w czasie pobytu w granicach terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

B. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony odnoszące się do dopuszczenia, przebywania, tranzytu i opuszczenia jej terytorium przez pasażerów, załogę, towar lub pocztę na pokładzie statków powietrznych, łącznie z przepisami dotyczącymi wejścia, odprawy przyjazdowej i wyjazdowej, paszportów, ceł i kwarantanny, będą przestrzegane przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przy wejściu, opuszczeniu oraz w czasie pobytu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

Artykuł 6

Cła i opłaty

W celu zapewnienia równoprawnego traktowania i ułatwiania wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego uzgodnionego przez Umawiające się Strony, obie Umawiające się Strony zgadzają się na zwolnienia wyszczególnione w niniejszym Artykule:

A. Wzajemne zwolnienia od ekonomicznych restrykcji i ograniczeń dotyczących importu, jak również wzajemne zwolnienia od wszystkich krajowych ceł i innych podatków, obciążeń i opłat nałożonych przez krajowe władze, a nie opartych na kosztach świadczonych usług; zwolnienia te będą stosowane do:

- 1/ statków powietrznych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony wykonujących międzynarodowy przewóz lotniczy; oraz
- 2/ normalnego wyposażenia, naziemnego wyposażenia, części zamiennych /łącznie z silnikami/, paliwa, smarów, materiałów technicznych ulegających zużyciu, zapasów pokładowych /artykuły gotowe do spożycia włączając w to także żywność, napoje, alkohole, tytoń oraz inne artykuły przeznaczone do sprzedaży pasażerom lub spożycia przez nich w czasie lotu/ przeznaczonych i wykorzystanych wyłącznie dla potrzeb związanych z eksploatacją takich statków powietrznych, jeżeli dobra te są:

- a/ sprowadzone lub dostarczone na terytorium drugiej Umawiającej się Strony dla eksploatacji lub obsługi statków powietrznych, niezależnie od tego czy towary te są całkowicie zużyte na terytorium Umawiającej się Strony udzielającej zwolnienia; lub
- b/ pozostawione na pokładzie statku powietrznego przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony od przybycia aż do odlotu z terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

B. Wyposażenie i zapasy wymienione w ustępie A niniejszego Artykułu mogą być poddane nadzorowi i kontroli właściwych władz.

C. Zwolnienia wymienione w ustępie A niniejszego Artykułu będą stosowane również w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony, które uzgodniły z innym przedsiębiorstwem lotniczym podobnie korzystającym z takich zwolnień drugiej Umawiającej się Strony, w przypadku pożyczki lub przekazania na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony dóbr określonych w ustępie A niniejszego Artykułu.

D. W przypadku dóbr, o których mowa w ustępie A niniejszego Artykułu i używanych przez przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron jedynie w związku z ich własnymi usługami, takie przedsiębiorstwa lotnicze będą zwolnione, na zasadzie wzajemności, z ograniczeń ekonomicznych w zakresie eksportu i tranzytu.

E. Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim przez terytorium Umawiającej się Strony, nie opuszczający przestrzeni portu lotniczego przeznaczonej dla takich celów, poddawani będą uproszczonej kontroli. Bagaż i towar będą zwolnione z opłat celnych i innych opłat, jeżeli znajdują się w tranzycie bezpośrednim.

F. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony będą mogły, zgodnie z ustawami i przepisami dotyczącymi ceł i opłat drugiej Umawiającej się Strony,

wwozić i utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony materiały i sprzęt potrzebny tym przedsiębiorstwom lotniczym do zapewnienia i promocji przewozu lotniczego. Materiały promocyjne takie, jak ogłoszenia, katalogi, informacje taryfowe i handlowe, albo wydawnictwa turystyczne i inne /łącznie z plakatami/, będą dopuszczane ze zwolnieniem od cła.

Artykuł 7

Bezpieczeństwo

A. Każda Umawiająca się Strona będzie uznawać za ważne, dla celów wykonywania przewozu lotniczego zgodnie z niniejszą Umową, świadectwa zdolności do lotu, świadectwa uzdolnienia i licencję, wydane lub uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę i nadal pozostające w mocy, pod warunkiem, że wymagania dotyczące takich świadectw lub licencji odpowiadają przynajmniej minimalnym standardom jakie mogą być ustanowione według Konwencji. Każda Umawiająca się Strona może jednak odmówić uznania za ważne, przy przelotach nad jej własnym terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji wydanych lub uznanych za ważne dla jej własnych obywateli przez drugą Umawiającą się Stronę.

B. Każda Umawiająca się Strona może zażądać konsultacji dotyczących wymogów bezpieczeństwa przestrzeganych przez drugą Umawiającą się Stronę, dotyczących urządzeń lotniczych, załóg, statków powietrznych oraz eksploatacji wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych. Jeżeli po takich konsultacjach jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona nie stosuje i nie wdraża skutecznie minimalnych standardów i wymagań bezpieczeństwa w wymienionych dziedzinach przynajmniej równych minimalnym standardom, które mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją, druga Umawiająca się Strona będzie powiadomiona o takich stwierdzeniach oraz o krokach uważanych za konieczne dla zapewnienia takich minimalnych standardów, a druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania korygujące. Zaniechanie takich właściwych działań będzie stanowić podstawę do zastosowania Artykułu 4 niniejszej Umowy.

Artykuł 8

Ochrona lotnictwa

A. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczenia ogółu ich praw i zobowiązań, wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku.

B. Na żądanie Umawiające się Strony zapewnią sobie nawzajem wszelką niezbędną pomoc w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi oraz innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i lotniczych urzędów nawigacyjnych oraz innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

C. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jako załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą wymagać od użytkowników statków powietrznych ich rejestracji lub użytkowników statków powietrznych, których główna siedziba lub miejsce stałego zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz od użytkowników portów lotniczych na ich terytorium, działań zgodnych z tymi przepisami bezpieczeństwa lotniczego. Każda Umawiająca się Strona będzie zawczasu informować drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze zgłoszenia każdego odchylenia od standardów bezpieczeństwa lotniczego

ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

D. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby użytkownicy statków powietrznych mogli być zobowiązani do przestrzegania przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę w zakresie wejścia na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony oraz do podejmowania odpowiednich środków dla ochrony statku powietrznego oraz kontroli pasażerów, załogi, przedmiotów przez nich przewożonych, jak również towaru i zapasów pokładowych przed i w czasie zajmowania miejsc oraz załadunku.

E. Każda Umawiająca się Strona rozważy pozytywnie każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o specjalne środki bezpieczeństwa w przypadku szczególnego zagrożenia.

F. Gdy zdarzy się przypadek lub groźba bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony udziela sobie wzajemnie pomocy poprzez ułatwienie łączności i inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zlikwidowanie takiego zdarzenia lub jego groźby.

G. W przypadku gdy Umawiająca się Strona ma dowód, że druga Umawiająca się Strona odstąpiła od przestrzegania postanowień dotyczących bezpieczeństwa lotniczego zawartych w niniejszym Artykule, ta Umawiająca się Strona będzie mogła zażądać natychmiastowych konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną. Nieosiągnięcie zadawalającego porozumienia w terminie piętnastu /15/ dni od dnia zażądania konsultacji, stanowić będzie podstawę do zastosowania Artykułu 4 niniejszej Umowy. Takie działanie może być podjęte wcześniej tylko w przypadku, jeżeli byłoby to konieczne dla przeciwdziałania bezpośrednim i nadzwyczajnym zagrożeniom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załogi lub statków powietrznych.

Artykuł 9

Opłaty eksploatacyjne

Każda Umawiająca się Strona może nałożyć lub pozwolić na nałożenie słusznych i rozsądnych opłat za korzystanie z portów lotniczych oraz z innych urządzeń pod jej kontrolą. Opłaty takie nie będą wyższe od opłat stosowanych do krajowych statków powietrznych wykonujących podobne międzynarodowe przewozy lotnicze.

Artykuł 10

Warunki działalności handlowej

Z zachowaniem postanowień Załącznika:

A. Sprzedaż międzynarodowego przewozu lotniczego przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będzie dokonywana zgodnie z przepisami będącymi w mocy na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, z tym że:

- 1/ każda Umawiająca się Strona zwolni, na zasadzie wzajemności, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony z krajowych podatków od zysków i dochodów osiągniętych z tytułu wykonywania usług w ramach niniejszej Umowy;
- 2/ zasady rządzące sprzedażą przewozu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony za waluty niewymienialne są zawarte w Załączniku dotyczącym warunków działalności handlowej. Zgodnie z tymi zasadami, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo przekazywania niezwłocznie wpływów osiągniętych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony do swojego kraju w jakiegokolwiek walucie wolnowymienialnej.

B. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą po otrzymaniu wcześniejszej zgody władz lotniczych, ustanowić biura na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Te przedsiębiorstwa lotnicze

mogą, zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, delegować i utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przedstawicieli do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania, promocji, marketingu i sprzedaży oraz eksploatacji.

Artykuł 11

Właściwe warunki konkurencji

Z zachowaniem postanowień Załącznika:

A. Każda Umawiająca się Strona stworzy słuszne i jednakowe możliwości wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym obu Umawiających się Stron konkurowania w międzynarodowym przewozie lotniczym objętym niniejszą Umową /łącznie z Wykazem tras/ oraz jej Załącznikiem.

B. Każda Umawiająca się Strona podejmie wszelkie właściwe działania, mieszczące się w zakresie jej jurysdykcji aby wyeliminować wszystkie formy dyskryminacji lub praktyki niewłaściwej konkurencji, naruszającej pozycję konkurencyjną przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

C. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości ruchu, częstotliwości lub regularności lotów, albo też typu lub typów statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków, gdy byłoby to wymagane ze względów celnych, technicznych, operacyjnych lub związanych z ochroną środowiska, według ujednoczonych warunków zgodnych z artykułem 15 Konwencji.

D. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie nakładać na wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony wymogu wcześniejszej rezygnacji, określonych relacji przewozów z obu rynków, odstępnego lub jakichkolwiek innych wymogów w odniesieniu do zdolności przewozowej, częstotliwości lub ruchu, które byłyby niezgodne z celami niniejszej Umowy.

E. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie wymagać przedkładania do zatwierdzania rozkładów, programów lotów czarterowych lub planów operacyjnych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków, gdy byłoby to wymagane, bez stosowania dyskryminacji, dla zapewnienia stosowania ujednoczonych warunków przewidzianych w ustępie C niniejszego Artykułu. Jeżeli Umawiająca się Strona żąda takiego przedkładania dla celów informacji, zminimalizuje ona uciążliwości administracyjne, dotyczące wymagań w zakresie przedkładania i procedur dla osób pośredniczących w sprzedaży przewozów lotniczych oraz dla wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 12

Taryfy

A. Każda Umawiająca się Strona zezwoli na ustalenie przez każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze taryf dla międzynarodowego przewozu lotniczego, opartych na uwarunkowaniach handlowych rynku. Interwencja Umawiających się Stron będzie ograniczona do zapobieżenia nieuzasadnionemu zróżnicowaniu taryf; ochrony konsumentów przed taryfami, które są nieracjonalnie zawyżane lub restryktywne w wyniku nadużycia dominującej pozycji przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze; oraz ochrony przedsiębiorstw lotniczych przed taryfami sztucznie zaniżonymi z powodu bezpośredniego lub pośredniego rządowego subsydiowania lub pomocy. Jeżeli Umawiająca się Strona uważa, że taryfa wymaga interwencji według kryteriów wyszczególnionych powyżej, wtedy powiadomi ona drugą Umawiającą się Stronę zgodnie z postanowieniami zawartymi w ustępie D. Po spełnieniu wymogu zawiadomienia zgodnie z ustępem D, Umawiająca się Strona może podjąć działania zapobieżenia wprowadzeniu takiej taryfy, ale jedynie w odniesieniu do ruchu, którego pierwszy punkt na trasie /wykazanej w dokumencie zezwalającym na przewóz lotniczy/ znajduje się na jej własnym terytorium.

B. Jeżeli obie Umawiające się Strony zezwalają wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym na udział w działaniach w zakresie koordynacji taryf na forum Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych /IATA/ lub na innym forum dokonującym koordynacji taryf lotniczych, oraz jeżeli obie Umawiające się Strony zatwierdziły porozumienie taryfowe IATA lub inne dotyczące taryf lotniczych na jakimkolwiek rynku, taryfy przedłożone przez wyznaczane przedsiębiorstwa lotnicze, zgodnie z tymi zatwierdzonymi porozumieniami dla rynków, które są przedmiotem tych porozumień, będą zatwierdzone przez obie Umawiające się Strony. Jednakże, jeżeli jakiegokolwiek wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze zadecyduje nie przystąpić do takiego porozumienia, taryfy stosowane lub proponowane do stosowania przez to przedsiębiorstwo lotnicze będą rozpatrzone zgodnie z celami i procedurą zawartą w niniejszym Artykule, a nieuczestniczenie jakiegokolwiek przedsiębiorstwa lotniczego w takich działaniach w zakresie koordynacji taryf lub niezgodność jakiegokolwiek taryfy z warunkami porozumienia w zakresie taryf lotniczych zawartego na forum IATA lub na innym forum nie będą, same w sobie, stanowić dla którejkolwiek z Umawiających się Stron ważnej przyczyny niezatwierdzenia taryfy.

C. Każda Umawiająca się Strona może żądać przedłożenia swoim władzom lotniczym przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony taryf stosowanych lub proponowanych do stosowania na lub ze swojego terytorium. Przedłożenie przez przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron może być wymagane nie wcześniej niż na trzydzieści /30/ dni przed proponowaną datą wejścia w życie. W poszczególnych przypadkach, Umawiająca się Strona może zezwolić na przedłożenie w terminie krótszym niż normalnie wymaganym. Jeżeli Umawiająca się Strona zezwala przedsiębiorstwu lotniczemu na przedłożenie taryfy w skróconym terminie, taryfa wejdzie w życie w proponowanym terminie dla ruchu powstającego na terytorium tej Umawiającej się Strony. Żadna z Umawiających się Stron nie będzie wymagać przedłożenia przez przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony taryf pobieranych przez czarterujących w odniesieniu do publiczności.

D. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron uważa, że taryfa proponowana przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony dotycząca międzynarodowego przewozu lotniczego między terytoriami Umawiających się Stron lub przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony w zakresie międzynarodowego przewozu lotniczego między terytorium pierwszej Umawiającej się Strony a krajem trzecim, włączając w obu przypadkach przewóz o charakterze "interline" lub "intra-line", jest niezgodna z warunkami zawartymi w ustępie A niniejszego Artykułu, powiadomi ona drugą Umawiającą się Stronę o przyczynach swego niezadowolienia, tak szybko jak to możliwe, jednakże w każdym przypadku nie później niż piętnaście /15/ dni przed proponowaną datą wejścia w życie. Każda z Umawiających się Stron może wówczas zażądać konsultacji, które będą przeprowadzone tak szybko jak to możliwe, ale w żadnym przypadku nie później niż w ciągu trzydziestu /30/ dni od otrzymania zażądania konsultacji. Umawiające się Strony będą utrzymywać stałą współpracę w celu zapewnienia niezbędnych informacji dla właściwego rozwiązania zagadnienia. Jeżeli zawiadomienie o niezadowoleniu nie jest przekazane zgodnie z niniejszym ustępem, taryfa będzie uważana za zatwierdzoną i wejdzie w życie w proponowanym terminie.

E. Jeżeli Umawiające się Strony osiągną porozumienie w odniesieniu do taryfy, co do której przekazano zawiadomienie o niezadowoleniu, każda Umawiająca się Strona podejmie wszelkie możliwe działania dla wprowadzenia w życie tego porozumienia.

F. Niezależnie od postanowień ustępów A i D niniejszego Artykułu, każda Umawiająca się Strona zezwoli:

- a/ każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony na zastosowanie każdej taryfy na przewóz rozkładowy lub czarterowy, włączając kombinacje taryf, stosowanych na rynku międzynarodowych przewozów lotniczych między terytoriami Umawiających się Stron, oraz

b/ każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony na zastosowanie każdej taryfy na przewóz rozkładowy lub czarterowy, włączając kombinacje taryf, stosowanych na rynku międzynarodowych przewozów lotniczych między terytorium drugiej Umawiającej się Strony a krajem trzecim.

Użyty powyżej termin "zastosowanie" oznacza prawo do kontynuowania lub ustanawiania w krótkim czasie, używając takich uproszczonych procedur, jakie mogą okazać się niezbędne, identycznej lub podobnej taryfy lub identycznej lub podobnej taryfy opartej na kombinacji taryf bezpośrednich, "interline" lub "intra-line", niezależnie od różnic w warunkach, dotyczących między innymi trasy, odległości, czasookresu, połączeń, typu statku powietrznego, konfiguracji statku powietrznego lub zmiany statku powietrznego.

G. Podróż z przerwą i podróż "interline", która stanowi kontynuację podróży rozpoczynającej się poza terytorium jednej Umawiającej się Strony nie może być kwestionowana przez tę Umawiającą się Stronę.

Artykuł 13

Wymiana danych

Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony dostarczenia danych statystycznych dotyczących ruchu odnoszących się do operacji zgodnych z niniejszą Umową. Przy nakładaniu takich wymogów władze lotnicze będą miały na uwadze obciążenie, jakie powstanie po stronie przedsiębiorstw lotniczych z powodu takich wymogów.

Artykuł 14

Rejestracja w ICAO

Umowa niniejsza wraz z wszystkimi uzupełnieniami będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 15

Konsultacje

Każda Umawiająca się Strona może w każdej chwili zażądać konsultacji w sprawie interpretacji, stosowania lub zmiany niniejszej Umowy. O ile nie uzgodniono inaczej, konsultacje takie rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu /60/ dni od dnia, w którym druga Umawiająca się Strona otrzyma takie żądanie.

Artykuł 16

Rozstrzyganie sporów

A. Każdy spór dotyczący spraw objętych niniejszą Umową, który nie został zadawalająco uregulowany w drodze konsultacji będzie, na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron, poddany arbitrażowi zgodnie z niżej podanymi postanowieniami.

B. Arbitraż dokonywany będzie przez trybunał, w składzie trzech arbitrów, utworzony w następujący sposób:

- 1/ każda Umawiająca się Strona wyznaczy po jednym arbitrze w ciągu sześćdziesięciu /60/ dni od daty przekazania przez którąkolwiek z Umawiających się Stron drugiej Umawiającej się Stronie żądania arbitrażu. W ciągu trzydziestu /30/ dni, po upływie okresu sześćdziesięciu /60/ dni, obydwaj wyznaczeni w powyższy sposób arbitrzy wyznaczą w drodze uzgodnienia trzeciego arbitra, który nie może być obywatelem żadnej z Umawiających się Stron;
- 2/ jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra lub jeżeli nie zostanie uzgodniony zgodnie z ustępem 1 trzeci arbiter, każda z Umawiających się Stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, aby wyznaczył on potrzebnego arbitra lub arbitrów.

C. Każda Umawiająca się Strona dołoży wszelkich starań, zgodnie ze swoim prawem krajowym, w celu wykonania decyzji lub orzeczenia trybunału arbitrażowego.

D. Wydatki trybunału arbitrażowego, łącznie z należnościami i wydatkami arbitrów, będą ponoszone przez Umawiającą się Strony w równych częściach.

Artykuł 17

Zmiany

Jakakolwiek zmiana niniejszej Umowy wejdzie w życie po potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.

Artykuł 18

Porozumienie wielostronne

Jeżeli porozumienie wielostronne, przyjęte przez obie Umawiające się Strony, dotyczące jakiegokolwiek sprawy regulowanej niniejszą Umową wchodzi w życie, niniejsza Umowa będzie zmieniona w celu dostosowania do postanowień porozumienia wielostronnego.

Artykuł 19

Wypowiedzenie

Każda Umawiająca się Strona może zawiadomić, w każdym czasie, drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze wypowiedzenia niniejszej Umowy. Takie zawiadomienie będzie przekazane równocześnie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Umowa wygaśnie po dwunastu /12/ miesiącach od dnia otrzymania zawiadomienia o zamiarze wypowiedzenia, chyba że w drodze porozumienia między Umawiającymi się Stronami takie zawiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu.

Artykuł 20

Zastąpienie

Niniejsza Umowa zastąpi Umowę między Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki i Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej o komunikacji lotniczej wraz z Memorandum Porozumienia, podpisane w Warszawie dnia 16 kwietnia 1985 roku.

Artykuł 21

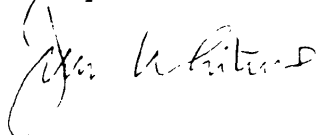
Wejście w życie

Umowa niniejsza wchodzi w życie w dniu notyfikacji przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki o jej zatwierdzeniu przez Radę Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, z mocą od dnia 1 stycznia 1988 roku.

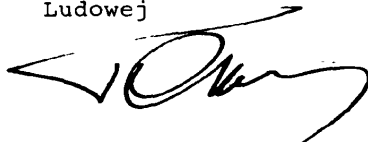
Sporządzono w Warszawie, dnia 1 lutego 1988 roku, w dwóch egzemplarzach, każdy w językach angielskim i polskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne.

Na dowód czego, Pełnomocnicy Umawiających się Stron, należycie upoważnieni przez swoje odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Z upoważnienia Rządu
Stanów Zjednoczonych
Ameryki



Z upoważnienia Rządu
Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej



W Y K A Z T R A S

Regularne przewozy lotnicze

A. Przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki będą uprawnione do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, w obydwu kierunkach na każdej z określonych tras i do dokonywania regularnych lądowań w Polsce w punktach wyszczególnionych w niniejszym ustępie:

1. Z punktów w Stanach Zjednoczonych przez punkty pośrednie wymienione w ustępie C do Warszawy i Krakowa oraz dalej do punktów wymienionych w ustępie C bez geograficznego lub kierunkowego ograniczenia.

B. Przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej będą uprawnione do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, w obu kierunkach na każdej z określonych tras i do dokonywania regularnych lądowań w Stanach Zjednoczonych w punktach wyszczególnionych w niniejszym ustępie:

1. Z punktów w Polsce przez punkty pośrednie wymienione w ustępie C do Nowego Jorku i drugiego punktu w Stanach Zjednoczonych wybranego przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz dalej do punktów wymienionych w ustępie C bez geograficznego lub kierunkowego ograniczenia.

C. Uzgadnia się następujący wykaz punktów pośrednich i położonych dalej: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Finlandia, Republika Federalna Niemiec, Węgry, Islandia, Irlandia, Montreal, Holandia, Norwegia, Rumunia, Szwecja, Szwajcaria i Hiszpania.

D. Punkty na każdej z określonych tras mogą być, według uznania wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, opuszczane w niektórych lub we wszystkich lotach.

Z A Ł Ą C Z N I K

Warunki działalności handlowej

Umawiające się Strony zgodziły się, aby stosować następujące postanowienia w celu zapewnienia, że Umowa o komunikacji lotniczej stanowi wyraz zrównoważonej wymiany warunków umożliwiających działalność przedsiębiorstw lotniczych każdej Umawiającej się Strony:

A. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedaży międzynarodowych przewozów lotniczych na swoje systemy światowe na terytorium drugiej Umawiającej się Strony za waluty wolnowymienialne bezpośrednio i, według własnego uznania, przez swoich agentów, używając swoich własnych dokumentów przewozowych, oraz będzie miało prawo transferu tych wpływów bez zwłoki.

B. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych mogą sprzedawać przewozy lotnicze na swoje linie między punktami końcowymi tych linii w Polsce i w Stanach Zjednoczonych bezpośrednio każdemu obywatelowi polskiemu lub rezydentowi za walutę wolnowymienialną w kombinacji z walutą polską używając swoich własnych dokumentów przewozowych. Częściowa płatność w walucie wolnowymienialnej w kombinacji z walutą polską powinna być nie mniejsza niż 25% ceny biletu, z wyjątkiem przypadku sprzedaży według taryfy APEX w Polsce, które mogą obejmować minimalną częściową płatność w walucie wolnowymienialnej w wysokości nie mniej niż 25% taryfy APEX lub równowartość 200 dolarów. Bez względu na powyższe, jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze USA sprzeda mniej niż 500 pasażerskich biletów powrotnych na swoje połączenia regularne między Polską a Stanami Zjednoczonymi w jednym miesiącu kalendarzowym, według sprawozdania złożonego Narodowemu Bankowi Polskiemu w związku ze swoim podaniem o wymianę i transfer stosownie do uzgodnionej procedury, wówczas to wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze USA może obniżyć minimalną częściową płatność w walucie wolnowymienialnej do nie mniej niż 20%, albo w przypadku taryf APEX do 20% tej taryfy lub równowartości 150 dolarów. Takie obniżone minimalne częściowe płatności mogą być utrzymane w mocy przez miesiąc kalenda-

rzowy następujący po każdym miesiącu, w którym te wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze USA osiągnęło liczbę 750 sprzedanych biletów pasażerskich powrotnych według sprawozdania złożonego Narodowemu Bankowi Polskiemu.

C. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych powinny ustanowić wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Polski jako generalnego agenta sprzedaży w odniesieniu do wszelkich sprzedaży dokonywanych całkowicie w walucie polskiej.

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych mogą transferować wpływy uzyskane w walutach wolnowymienialnych ze sprzedaży przewozów lotniczych zgodnie z punktami A i B powyżej bez zwłoki.

Odnosnie waluty polskiej uzyskanej ze sprzedaży przewozów lotniczych zgodnie z punktem B powyżej, właściwe organy polskie dokonają wymiany części tych wpływów uzyskanych za każdy bilet powrotny bądź też połowę określonej stawki za każdy bilet jednostronny, według następującego zestawienia:

- a/ w 1988 r. - 200 dolarów
- b/ w 1989 r. - 170 dolarów
- c/ w 1990 r. - do określenia przez Strony w konsultacjach, które będą przeprowadzone nie później niż do dnia 1 lipca 1989 r.

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych mogą wymieniać i transferować takie wpływy miesięcznie, w terminie piętnastu /15/ dni od złożenia podania. Procedury wymiany i transferu będą ustalone przez Narodowy Bank Polski zgodnie z niniejszym Załącznikiem i ustalonymi w nim zasadami. Niniejsze procedury pozwolą wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym USA na wymianę i transfer waluty bez zbędnych obciążeń administracyjnych oraz bez dyskryminacji.

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych mogą użyć walutę polską uzyskaną ze sprzedaży przewozów lotniczych na następujące towary i usługi otrzymywane w Polsce od obywateli polskich:

1. Opłaty za obsługę naziemną i obsługę statków powietrznych,
2. Opłaty za lądowanie,
3. Lotnicze opłaty nawigacyjne,
4. Opłaty za parkowanie statków powietrznych w porcie lotniczym,
5. Opłaty w porcie lotniczym od odlatujących pasażerów,
6. Pomieszczenia hotelowe załóg statków powietrznych w hotelu Victoria lub innych hotelach wybranych przez poszczególne wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze USA,
7. Urządzenia biurowe w Polsce łącznie z czynszem za najem, świadczeniami, sprzątaniami, dekoracją, materiałami biurowymi, opłatami pocztowymi oraz drukowanymi formularzami,
8. Wydatki akwizycyjne, reklamowe i ogłoszeniowe,
9. Mieszkania w Polsce dla posiadających obce obywatelstwo pracowników wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych USA,
10. Zaopatrzenie pokładowe dla rozpoczynających się w Polsce lotów wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych USA,
11. Wynagrodzenie pracowników wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych USA,
12. Opłaty celne od towarów importowanych dla użytku wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych USA,
13. Normalne wydatki służbowe pracowników,
14. Wydatki na usługi łącznościowe z Polski,
15. Opłaty związane z obsługą prawną oraz fachową,
16. Naprawy obiektów majątkowych i sprzętu,
17. Usługi związane z dostawą, transportem i ochroną,
18. Paliwo dla zmotoryzowanego sprzętu naziemnego ograniczone w taki sam sposób jak dla innej zagranicznej działalności gospodarczej w Polsce,
19. Podatki opłacane w Polsce,
20. Opłaty za licencje i zezwolenia,
21. Wydatki naziemne związane z opóźnieniami w przewozie pasażerów, z wyjątkiem kosztów pokoi hotelowych,
22. Ubezpieczenia opłacane w walucie polskiej,
23. Inne pozycje pod warunkiem uzyskania zgody Narodowego Banku Polskiego.

Z powyższego wyłączone są towary i usługi dostępne w Polsce tylko za walutę wymiennalną.

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze USA mogą używać również walutę polską na zakup towarów eksportowych pochodzenia polskiego. Szczegółowe określenie towarów dla tych zakupów będzie przedmiotem uzgodnienia między właściwymi rządowymi władzami polskimi i poszczególnymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi USA. Rząd Polski zapewnia niniejszym, że wszelka dokumentacja związana z zakupem i eksportem będzie dostarczana bez zwłoki lub nieuzasadnionych obciążeń administracyjnych.

D. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo wybrania swoich własnych agentów obsługi w każdym porcie lotniczym drugiej Umawiającej się Strony spośród przedsiębiorstw upoważnionych do świadczenia tych usług dla jakiegokolwiek przedsiębiorstwa lotniczego w tym porcie lotniczym. Umawiające się Strony zgadzają się na to, że obsługa naziemna w porcie lotniczym będzie świadczona przedsiębiorstwom lotniczym regularnym i czarterowym bez dyskryminacji i na zasadach nie mniej korzystnych niż przewidziane dla narodowego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych.

E. Odnośnie czarterowego przewozu lotniczego, każda Umawiająca się Strona zezwoli każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę wykonywać lotniczy przewóz czarterowy pasażerów i towaru między obydwoma krajami, włączając przewozy z zatrzymaniem w krajach trzecich;

- 1/ bez ograniczeń co do ilości, częstotliwości czy regularności lotów lub typu używanych statków powietrznych oraz
- 2/ bez wymogów uprzedniego zatwierdzenia poszczególnych lotów lub serii lotów.

Warunki kwalifikowania lotów jako czarterowe będą określone przez przepisy kraju, z którego pochodzi ruch. Bez względu na postanowienia Artykułu 12 niniejszej Umowy, żadna Umawiająca się Strona nie będzie wymagać notyfikacji

lub zgłaszania przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony taryf stosowanych przez czarterującego dla publiczności w odniesieniu do ruchu pochodzącego z terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony wykonujące przewóz czarterowy między obu krajami będą mogły mieszać ruch zarówno pochodzący ze Stanów Zjednoczonych, jak i z Polski, w tym samym locie, w każdym kierunku.

F. Trasy lotów statków powietrznych wykonujących operacje regularne i czarterowe oraz punkty, w których przekraczają one granice państwowe, będą ustanowione przez każdą Umawiającą się Stronę na jej terytorium.

G. Niniejszy Załącznik może być zmieniony lub jego ważność przedłużona przez porozumienie właściwych władz każdej Umawiającej się Strony. Taka zmiana lub przedłużenie wejdzie w życie zgodnie z Artykułem 17 niniejszej Umowy.

H. Niniejszy Załącznik wygaśnie w dniu 31 grudnia 1990 r. Umawiające się Strony przeprowadzą konsultacje nie później niż do dnia 1 lipca 1990 r., aby rozważyć przedłużenie obowiązywania lub zmianę niniejszego Załącznika. Jednakże, jeżeli jedna z Umawiających się Stron zawiadomi drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze wypowiedzenia niniejszego Załącznika, zakończenie jego ważności nastąpi dziewięćdziesiąt /90/ dni po otrzymaniu zawiadomienia o zamiarze wypowiedzenia.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République populaire de Pologne,

Reconnaissant l'importance des transports aériens internationaux entre les deux pays ;

Désireux de faciliter de façon durable l'expansion de nouveaux débouchés dans le transport aérien international ;

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité, et réaffirmant leur vive préoccupation que leur causent les actes ou les menaces qui mettent en danger la sécurité des aéronefs, compromettent la sécurité des personnes et des biens, entravent l'exploitation des transports aériens et conduisent le public à douter de la sécurité de l'aviation civile ;

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un accord traitant de toutes les formes de transport aérien ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire :

A. L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas des États-Unis d'Amérique, le Département des transports, et, dans le cas de la République populaire de Pologne, le Ministère des transports et des communications, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités.

B. Le terme « Accord » désigne le présent Accord (y compris le tableau) et son annexe, et les modifications s'y rapportant.

C. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend :

1) Toute modification qui est entrée en vigueur en vertu de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention et qui a été ratifiée par les deux Parties contractantes ;

2) Toute annexe ou toute modification y relative adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou modification a été adoptée à un moment donné par les deux Parties contractantes.

D. L'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qu'une Partie contractante a notifiée à l'autre Partie contractante comme étant une entreprise qui exploitera un transport aérien international.

E. Le terme « prix » désigne :

1) Tout tarif, taux ou prix appliqué ou devant être appliqué par des entreprises de transport aérien, ou leurs agences, aux conditions régissant la disponibilité dudit tarif, taux ou prix ;

2) Les redevances et les conditions appliquées aux services auxiliaires pour le transport d'un trafic assurés par les entreprises de transport aérien ; et

3) Les montants perçus par les entreprises de transport aérien pour des transports aériens intermédiaires ;

pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exclusion du courrier) en transport aérien international.

F. L'expression « transport aérien » désigne tout service assuré par un aéronef aux fins du transport public de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou combiné, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location ; l'expression « transport aérien international » désigne un transport aérien qui emprunte l'espace aérien de plus d'un État ; l'expression « escale à des fins non commerciales » désigne une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises ou de courrier transportés par voie aérienne ; le terme « territoire » désigne les régions terrestres placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie, et leurs eaux territoriales adjacentes.

Article 2. Octroi des droits

A. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante :

1) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale ;

2) Le droit d'y faire des escales non commerciales ;

3) Le droit d'exploiter un transport aérien et de faire des escales régulières pour autant que l'annexe relative aux débouchés commerciaux soit en vigueur ; et

4) Le droit d'exploiter des transports aériens affrétés de passagers et de marchandises pour autant que l'annexe relative aux débouchés commerciaux autorisant ce type de transport soit en vigueur.

B. Aucune disposition du paragraphe A du présent article ne sera considérée comme conférant aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le droit de participer à un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation des entreprises de transport aérien

A. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise ou des entreprises de transport aérien pour exploiter des transports aériens réguliers ou affrétés autorisés aux termes du présent Accord.

B. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée, en limitant au minimum les délais de procédure, l'autorisation d'exploitation voulue.

Article 4. Révocation

A. Chaque Partie contractante a le droit de refuser ou de révoquer les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

1) Lorsqu'une entreprise de transport aérien est incapable de remplir les conditions exigées par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante en vertu des lois et règlements normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux ;

2) Lorsque ladite entreprise de transport aérien néglige de se conformer aux lois et règlements visés à l'article 5 du présent Accord ;

3) Lorsque cette Partie contractante n'est pas convaincue qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie contractante ;
ou

4) Lorsque cette entreprise de transport aérien ou cette autre Partie contractante sont incapables de se conformer à l'une quelconque des dispositions des articles 7 ou 8 du présent Accord.

B. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures de refus ou de révocation de l'autorisation d'exploitation ou des permissions techniques, de suspension de l'exercice des droits ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe A du présent article afin d'empêcher de nouvelles infractions, ces mesures ne sont applicables qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 5. Application des lois

A. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire d'aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, lesquels doivent s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

B. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour, le transit et le départ des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier transportés à bord d'aéronefs, y compris les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douanes et de quarantaine, sont applicables à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à l'entrée ou au départ du territoire de la première Partie contractante, de même que pendant le séjour sur ce territoire.

Article 6. Droits de douane et impôts

Afin d'assurer l'égalité de traitement et de faciliter l'exploitation des services aériens internationaux convenus entre les Parties contractantes, celles-ci conviennent des exemptions énoncées au présent article :

A. Des exemptions réciproques des restrictions ou des limitations à caractère économique frappant les importations, ainsi que des exemptions réciproques de tous droits de douane et autres impôts, frais et redevances prélevés par les autorités nationales qui ne sont pas rattachés aux coûts des services fournis ; ces exemptions s'appliquent :

1) Aux aéronefs des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante exploitées en transport aérien international ; et

2) À l'équipement normal, équipement à terre, pièces de rechanges (y compris les moteurs), carburants, lubrifiants, fournitures techniques consommables, provisions de bord (articles de consommation courante, y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons, le tabac et les autres produits destinés à la vente ou à la consommation des passagers en vol) destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation des aéronefs lorsque lesdits articles sont :

a) Introduits ou fournis dans le territoire de l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation ou de l'entretien journalier des aéronefs, que ces articles soient ou non consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption ; ou

b) Conservés à bord des aéronefs des entreprises d'une Partie contractante depuis l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante jusqu'au départ dudit territoire.

B. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements visés au paragraphe A du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

C. Les exemptions prévues au paragraphe A du présent article sont également disponibles lorsque les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie de la même façon desdites exemptions accordées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles précisés au paragraphe A du présent article.

D. Les entreprises de transport aérien qui utilisent les articles visés au paragraphe A du présent article uniquement pour leurs propres services sont exemptées, sur une base de réciprocité, des restrictions à caractère économique à l'exportation ou au transit.

E. Les passagers qui traversent le territoire d'une Partie contractante en transit direct sans quitter la zone d'aéroport réservée à cette fin sont soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

F. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante régissant les droits de douane et autres taxes, rentrer et maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante le matériel et l'équipement nécessaires à ces entreprises de transport aérien pour la fourniture et la promotion de services de transport aérien. Les documents promotionnels tels que

les annonces, les catalogues imprimés, les listes de prix, les avis commerciaux ou les publications touristiques et autres (y compris les affiches) sont exempts de droits de douane.

Article 7. Sûreté

A. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des transports aériens prévus au présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales établies conformément à la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

B. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations relatives aux normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si l'une des Parties contractantes constate, à l'issue de ces consultations, que l'autre Partie contractante n'applique pas efficacement dans ces domaines des normes et des conditions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales établies conformément à la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de cette constatation et des mesures jugées nécessaires pour rendre les normes de sécurité conformes à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prend les dispositions appropriées à cet effet. Au cas où ces dispositions ne seraient pas prises, l'application de l'article 4 du présent Accord serait justifiée.

Article 8. Sécurité de l'aviation

A. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signé à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

B. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

C. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées en tant qu'annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes.

Celles-ci exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leurs territoires ou encore que les exploitants des aéroports situés sur leurs territoires agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sécurité. Chaque Partie contractante communique à l'autre Partie un préavis de son intention de notifier toute divergence par rapport aux normes de sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

D. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé des exploitants d'aéronefs qu'ils observent les mesures relatives à la sécurité de l'aviation requises par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'entrée sur le territoire de cette autre Partie contractante et qu'ils prennent les dispositions voulues afin de protéger les aéronefs et en vue de l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, de même que des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

E. Chaque Partie contractante considère avec bienveillance toute requête émanant de l'autre Partie contractante demandant que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

F. Lorsqu'il se produit un incident ou la menace d'un incident visant à la capture illécite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites à rencontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

G. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs valables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation visées au présent article, cette Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. L'absence d'un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de la demande de consultations constituera un motif suffisant de recours à l'application de l'article 4 du présent Accord. Pareilles mesures pourront être prises avant l'expiration dudit délai, si besoin est, pour faire face à une menace immédiate et extraordinaire à la sécurité des passagers, des équipages ou des aéronefs.

Article 9. Redevances d'usage

Chaque Partie contractante peut imposer ou permettre que soient imposées des redevances d'usage raisonnables en contrepartie de l'utilisation des aéroports et d'autres installations sous son contrôle. Lesdites redevances ne sont pas plus élevées que celles imposées pour les mêmes raisons aux aéronefs nationaux exploitant des services de transport aérien international similaires.

Article 10. Débouchés commerciaux

Sous réserve des dispositions contenues dans l'annexe :

A. La vente de services de transport aérien international par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contrac-

tante s'effectue conformément aux règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que :

1) Chaque Partie contractante exonère, sur une base de réciprocité, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des impôts nationaux sur les bénéfices et les revenus provenant de la prestation de services en vertu du présent Accord ;

2) Les principes régissant la vente de transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaies non convertibles figurent à l'annexe relative aux débouchés commerciaux. Conformément à ces principes, chaque entreprise de transport aérien désignée ait le droit de transférer vers son pays, promptement et en monnaie convertible, les bénéfices acquis sur le territoire de l'autre Partie contractante.

B. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante peuvent, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques, ouvrir des bureaux dans le territoire de l'autre Partie contractante. Lesdites entreprises peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, faire venir et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, leur personnel de direction, de promotion, de commercialisation et de vente, ainsi que leur personnel des activités opérationnelles.

Article 11. Concurrence loyale

Sous réserve des dispositions de l'annexe :

A. Chaque Partie contractante donne aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes des chances égales d'entrer en concurrence pour assurer les services de transport aérien international visés au présent Accord (y compris le tableau des routes) et son annexe.

B. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination et de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

C. Aucune Partie contractante ne fixe unilatéralement de limites à la capacité, la fréquence et la régularité des vols, ni les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour répondre à des considérations d'ordre douanier, technique, opérationnel ou écologique uniformément appliquées et conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

D. Aucune Partie contractante n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante une condition de préemption, un rapport de partage du trafic, des frais de non-objection ou toute autre condition en ce qui concerne la capacité, la fréquence ou le trafic qui serait incompatible avec l'objet du présent Accord.

E. Aucune Partie contractante n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le dépôt, aux fins d'approbation, des horaires, des programmes de vols affrétés ou des plans opérationnels sauf, de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visées au paragraphe C du présent article l'exige. Si une Partie contractante exige les dépôts aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

Article 12. Fixation des prix

A. Chaque Partie contractante permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer les tarifs de ses services aériens, compte tenu des conditions commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à empêcher l'imposition de prix abusifs ou déraisonnablement discriminatoires ; à protéger les consommateurs contre des prix indûment élevés ou restrictifs tenant à l'abus d'une position dominante d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien ; et à protéger les entreprises de transport aérien contre des prix artificiellement avantageux en raison de mesures d'aide ou de subventions gouvernementales directes ou indirectes.

Si une Partie contractante estime qu'un prix justifie une intervention au titre des critères spécifiques énoncés ci-avant, elle en notifie l'autre Partie contractante conformément aux dispositions du paragraphe D. Après s'être conformée aux dispositions de la notification du paragraphe D, une Partie contractante peut prendre des mesures pour interdire l'entrée en vigueur dudit prix, mais seulement en ce qui concerne le trafic partant du premier point de l'itinéraire (conformément au document autorisant le transport aérien) situé sur son propre territoire.

B. Lorsque les Parties contractantes autorisent les entreprises de transport aérien désignées à participer aux activités portant sur la coordination des prix de l'Association du transport aérien international (IATA), ou de toute autre instance ayant pour but la coordination des tarifs, et lorsque les Parties contractantes ont approuvé un accord relatif aux tarifs conclu sous l'égide de l'IATA ou tout autre accord similaire s'appliquant à un marché quelconque, les Parties contractantes approuvent les prix notifiés par les entreprises désignées à la suite d'un tel accord relatif à des marchés qui font l'objet de cet accord. Toutefois, lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée a décidé de ne pas adhérer à un tel accord, les prix perçus ou proposés par cette entreprise de transport aérien font l'objet d'un examen conformément aux objectifs et aux procédures énoncés au présent article, et le défaut de participation d'une entreprise à ces activités de coordination des prix ou le défaut de conformité d'un prix aux termes d'un accord de l'IATA ou de tout autre accord sur les tarifs des entreprises de transport aérien ne constituent pas en soi une raison suffisante pour justifier un refus d'approuver un prix de la part de l'une ou l'autre Partie contractante.

C. Chaque Partie contractante peut exiger que les prix que les entreprises désignées de l'autre Partie contractante appliquent ou se proposent d'appliquer pour les vols à destination ou en provenance de son territoire soient déposés auprès de ses autorités aéronautiques. Ces dépôts ne peuvent être exigés des entreprises des Parties contractantes plus de trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas particuliers, une Partie contractante peut donner son accord pour que les dépôts soient présentés avec des délais de préavis plus brefs que ceux qui sont normalement exigés. Si une Partie contractante autorise une entreprise de transport aérien à déposer un prix avec un bref préavis, ce prix devient applicable à la date proposée pour le trafic originaire du territoire de cette Partie contractante. Aucune Partie contractante n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le dépôt des prix pratiqués par les affrêteurs auprès du public.

D. Si l'une ou l'autre Partie contractante estime que le prix proposé par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour des services aériens internationaux assurés entre les territoires des Parties contractantes, ou par une entreprise de

l'autre Partie contractante pour des services aériens internationaux assurés entre le territoire de la première Partie contractante et un pays tiers, y compris dans les deux cas le transport effectué par plusieurs entreprises ou par la même entreprise, est incompatible avec les considérations visées au paragraphe A du présent article, elle notifie à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dès que possible, mais en tout cas au plus tard quinze (15) jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. L'une ou l'autre Partie contractante peut alors demander des consultations qui se tiendront dès que possible et dans tous les cas trente (30) jours au plus tard à compter de la date de réception de la demande de consultations. Les Parties contractantes coopèrent de manière continue pour que soient fournies les informations nécessaires à une issue raisonnable du problème. Si la notification n'est pas communiquée conformément au présent paragraphe, le prix est considéré comme ayant été approuvé et il entre en vigueur à la date proposée.

E. Si les Parties contractantes parviennent à un accord sur un prix ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune des Parties contractantes fait tout son possible pour assurer l'application de cet accord.

F. Nonobstant les paragraphes A et D du présent article, chaque Partie contractante autorise a) toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante à aligner ses prix sur ceux de tout transport aérien régulier ou affrété, y compris sur une combinaison de prix, appliqués sur le marché pour des services aériens internationaux assurés entre les territoires des Parties contractantes, et b) toute entreprise de transport aérien d'une Partie contractante à aligner ses prix sur ceux de tout transport aérien régulier ou affrété, y compris sur une combinaison de prix, appliqués sur le marché pour des services aériens internationaux assurés entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est employé ci-avant, le terme " aligner " s'applique au droit de maintenir ou d'établir, au moment opportun, au moyen de procédures simplifiées qui peuvent s'avérer nécessaires, un prix identique ou similaire ou tout autre prix obtenu par une combinaison de prix pour un acheminement direct par plusieurs entreprises ou par la même entreprise, nonobstant les différences concernant les conditions imposées en matière d'itinéraire, de distance, de temps, de correspondances, de type et de configuration d'aéronefs ou de changement d'aéronefs, la présente liste n'étant pas limitative.

G. Un voyage avec escale et correspondance qui comprend la continuation d'un trajet dont le point de départ est à l'extérieur du territoire d'une Partie contractante n'est pas soumis à l'approbation de cette Partie contractante.

Article 13. Échange de données

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de fournir des données statistiques sur le trafic en ce qui concerne les exploitations en vertu du présent Accord. En imposant de telles prescriptions, les autorités aéronautiques tiennent dûment compte des contraintes que ces prescriptions peuvent représenter pour les entreprises de transport aérien.

Article 14. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toutes les modifications y relatives sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15. Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante pourra, à tout moment, demander des consultations au sujet de l'interprétation, de l'application ou de la modification du présent Accord. Sauf disposition contraire, lesdites consultations commencent soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante.

Article 16. Règlement des différends

A. Tout différend relatif aux questions traitées dans le présent Accord qui n'est pas réglé de façon satisfaisante par voie de consultation sera, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis à l'arbitrage conformément aux procédures indiquées ci-après.

B. L'arbitrage sera confié à un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit :

1) Un arbitre sera désigné par chaque Partie contractante dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre Partie une demande d'arbitrage. Dans les trente (30) jours suivant ledit délai de soixante (60) jours, les deux arbitres ainsi désignés désigneront d'un commun accord un tiers arbitre qui ne peut être un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante.

2) Si l'une ou l'autre Partie contractante ne désigne pas d'arbitre, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions du paragraphe 1, l'une ou l'autre Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires.

C. Chaque Partie contractante s'emploiera de son mieux, d'une façon compatible avec ses lois nationales, à assurer l'exécution de toute décision ou sentence du tribunal arbitral.

D. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront divisées en parts égales entre les Parties contractantes.

Article 17. Modification

Toute modification au présent Accord entrera en vigueur à compter de la date de sa confirmation par un échange de notes diplomatiques.

Article 18. Accords multilatéraux

Si un accord multilatéral relatif à une question relevant du présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent Accord sera modifié de façon à être conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Article 19. Dénonciation

Chaque Partie contractante pourra en tout temps notifier à l'autre Partie contractante son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification d'intention de le dénoncer, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

Article 20. Abrogation

Le présent Accord annule et remplace l'Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République populaire de Pologne et le Mémorandum d'accord y relatif, tous deux signés à Varsovie le 16 avril 1985.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle le Gouvernement de la République populaire de Pologne aura informé le Gouvernement des États-Unis d'Amérique par la voie diplomatique que l'Accord a été approuvé par le Conseil des ministres de la République populaire de Pologne, avec effet à compter du 1er janvier 1988.

FAIT en double exemplaire à Varsovie le 1er février 1988, en langues anglaise et polonaise, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires des Parties contractantes, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

JOHN C. WHITEHEAD

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :

TADEUSZ OLECHOWSKI

TABLEAU DES ROUTES

Services aériens réguliers

A. Une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement des États-Unis d'Amérique sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux, dans les deux sens, sur chacune des routes indiquées, et à faire des escales régulières en Pologne aux points précisés au présent paragraphe :

1) À partir de points situés aux États-Unis via des points intermédiaires énumérés au paragraphe C jusqu'à Varsovie et Cracovie et au-delà jusqu'aux points énumérés au paragraphe C sans limitation géographique ou directionnelle.

B. Une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement de la République populaire de Pologne sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux, dans les deux sens, sur chacune des routes indiquées, et à faire des escales régulières aux États-Unis aux points précisés au présent paragraphe :

1) À partir de points situés en Pologne via des points intermédiaires énumérés au paragraphe C jusqu'à New York et un autre point situé aux États-Unis à déterminer par le Gouvernement de la République populaire de Pologne et au-delà jusqu'aux points énumérés au paragraphe C sans limitation géographique ou directionnelle.

C. Les points suivants figurent sur la liste approuvée des points intermédiaires et au-delà : Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Hongrie, Irlande, Islande, Montréal, Norvège, Pays-Bas, République fédérale d'Allemagne, Roumanie, Suède, Suisse et Tchécoslovaquie.

D. Des points situés sur l'une des routes indiquées pourront, au choix des entreprises de transport aérien désignées, être omis sur l'un quelconque ou la totalité des vols.

ANNEXE. DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

Les Parties contractantes sont convenues d'appliquer les dispositions suivantes afin d'assurer que l'Accord relatif aux transports aériens soit l'expression, pour les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, d'un partage équitable des débouchés :

A. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des titres de transport aérien international sur son système mondial sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaies librement convertibles directement et, si elle le juge bon, par l'intermédiaire de ses agences qui utilisent ses propres documents de transport, et à en transférer les recettes sans délai.

B. Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront vendre directement à tout citoyen ou résident polonais des titres de transport sur les services convenus entre les points d'accès en Pologne et aux États-Unis, en monnaie librement convertible et en monnaie polonaise combinées en utilisant à cette fin leurs propres documents de transport. Le paiement partiel en monnaie librement convertible et en monnaie polonaise combinées ne sera pas inférieur à 25 % du prix du billet, sauf dans le cas des tarifs APEX vendus en Pologne qui pourront comprendre un paiement partiel minimum d'une monnaie librement convertible jusqu'à 25 % du tarif APEX ou l'équivalent de 200 dollars. Nonobstant ce qui précède, lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée des États-Unis vend moins de 500 billets passagers aller retour sur des services réguliers entre la Pologne et les États-Unis au cours d'un mois civil, tel que communiqué à la Banque nationale de Pologne parallèlement à sa demande relative à la conversion et à la remise conformément aux procédures convenues, cette entreprise de transport aérien désignée des États-Unis ne pourra réduire le paiement partiel minimum d'une monnaie librement convertible de moins de 20 %, ou, dans le cas des tarifs APEX, de 20 % du tarif APEX ou l'équivalent de 150 dollars. Lesdits paiements partiels minimums réduits pourront rester en vigueur pendant le mois civil suivant tout mois au cours duquel cette entreprise de transport aérien désignée des États-Unis aura vendu 750 billets passagers aller retour, tel que communiqué à la Banque nationale de Pologne.

C. Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis nomment l'entreprise de transport aérien désignée de la Pologne comme agent général des ventes pour toutes les ventes effectuées entièrement en monnaie polonaise.

Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront transférer sans tarder les recettes recueillies en monnaies librement convertibles provenant de la vente de transports aériens au titre des paragraphes A et B ci-dessus.

S'agissant de la monnaie polonaise recueillie de la vente de transports aériens au titre du paragraphe B ci-dessus, les agences polonaises compétentes convertiront une partie de ces recettes provenant de la vente de chaque billet aller retour, ou la moitié du montant précisé pour chacun des billets aller simple, conformément au tableau suivant :

- a. En 1988 - 200 dollars
- b. En 1989 - 170 dollars

c. En 1990 - à déterminer par les Parties lors des consultations qui se tiendront au plus tard le 1er juillet 1989.

Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront, sur une base mensuelle, convertir et transférer lesdites recettes dans les quinze (15) jours suivant la demande. Les procédures de conversion et de transfert sont établies par la Banque nationale de Pologne conformément à la présente annexe et aux principes qui y sont énoncés. Lesdites procédures permettent aux entreprises de transport aérien désignées des États-Unis de procéder à la conversion et au transfert de monnaie sans contraintes administratives excessives et sur une base non discriminatoire.

Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront utiliser la monnaie polonaise provenant de la vente de titres de transport aérien pour les biens et services suivants obtenus en Pologne de citoyens polonais :

1. Les redevances de services d'escale et d'aéronef ;
2. Les redevances d'atterrissage ;
3. Les redevances de navigation aérienne ;
4. Les redevances de stationnement des aéronefs ;
5. Les taxes d'aéroport de départ ;
6. Les frais de location de chambres d'hôtel pour l'équipage de l'aéronef à l'hôtel Victoria ou autres hôtels choisis individuellement par les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis ;
7. Les installations de bureau en Pologne, y compris la location, les services publics, les services de nettoyage, les décorations, la papeterie, les frais d'affranchissement et les imprimés ;
8. Les dépenses de promotion, d'annonce et de publicité ;
9. Le logement en Pologne pour les ressortissants étrangers travaillant pour les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis ;
10. Le service de commissariat pour les vols des entreprises de transport aérien désignées des États-Unis en provenance de Pologne ;
11. Les salaires des employés des entreprises de transport aérien désignées des États-Unis ;
12. Les droits de douane sur les biens importés à l'usage des entreprises de transport aérien désignées des États-Unis ;
13. Les dépenses courantes liées aux activités de bureau ;
14. Les frais de télécommunications et de poste ;
15. Les frais de justice et les honoraires professionnels ;
16. Les réparations de biens et d'équipement ;
17. Les services de livraison, de transport et de sécurité ;
18. Le carburant pour l'équipement motorisé au sol, limité en quantité de la même manière que pour toute autre entreprise étrangère en Pologne ;
19. Les taxes acquittées en Pologne ;
20. Les droits d'immatriculation et de permis ;

21. Les dépenses des passagers dont le vol est retardé, à l'exception des frais de chambre d'hôtel ;

22. Les assurances émises en monnaie polonaise ;

23. Les autres articles sujets à l'approbation de la Banque nationale de Pologne. Sont exclus de ce qui précède les biens et services disponibles en Pologne en monnaie convertible uniquement.

Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront également utiliser la monnaie polonaise pour acheter des biens exportables d'origine polonaise. Des articles spécifiques concernant lesdits achats feront l'objet d'un accord entre les autorités compétentes du Gouvernement polonais et chacune des entreprises de transport aérien désignées des États-Unis. Le Gouvernement polonais convient de donner l'assurance que toute la documentation requise relative aux achats et aux exportations sera fournie sans délai ou contraintes administratives excessives.

D. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à choisir leurs propres agents de service d'escale dans chaque aéroport de l'autre Partie contractante parmi les entreprises autorisées à fournir lesdits services à toute entreprise de transport aérien à cet aéroport. Les Parties contractantes consentent à ce que des services d'escale aéroportuaires soient fournis aux entreprises de transport aérien régulier et affrété sans discrimination et selon des modalités non moins favorables que celles accordées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien national.

E. Chaque Partie contractante permettra à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante offrant des services de transport affrété d'exploiter des services de transport aérien affrété de passagers et de marchandises entre les deux pays, y compris des services avec escales dans des pays tiers, 1) sans restrictions quant à la capacité, la fréquence ou la régularité des vols ou le type d'aéronef utilisé ; et 2) sans obligation d'obtenir l'approbation préalable de certains vols ou d'une série de vols. L'admissibilité à l'affrètement des vols sera déterminée en fonction des règles du pays d'origine du trafic.

Nonobstant les dispositions de l'article 12 du présent Accord, aucune Partie contractante ne peut exiger la notification ou le dépôt par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des prix appliqués par les affréteurs auprès du public pour le trafic originaire du territoire de l'autre Partie contractante. Les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante exploitant des transports aériens affrétés entre les deux pays sont autorisées à combiner le trafic d'origine des États-Unis et de la Pologne sur le même vol dans chaque direction.

F. Les routes desservies par des aéronefs effectuant des vols réguliers et affrétés et les points de franchissement des frontières nationales seront établis par chaque Partie contractante dans les limites de son territoire.

G. La présente annexe pourra être modifiée ou prorogée aux termes d'un accord entre les autorités compétentes de chaque Partie contractante. Cette modification ou prorogation entrera en vigueur conformément à l'article 17 du présent Accord.

H. La présente annexe expirera le 31 décembre 1990. Les Parties contractantes se consulteront au plus tard avant 1er juillet 1990 pour étudier la possibilité d'une prorogation ou d'une modification de la présente annexe. Toutefois, si l'une des Parties contractantes notifie à l'autre Partie son intention de dénoncer la présente annexe, ladite dénonciation se produira quatre-vingt-dix (90) jours après la date de réception de la notification de dénonciation.