No. 42409

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 memorandum of understanding). Warsaw, 16 April 1985

Entry into force: *provisionally on 16 April 1985 by signature and definitively on 9 May 1985 by notification, in accordance with article 17*

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 annexe et mémorandum d'accord). Varsovie, 16 avril 1985

Entrée en vigueur : *provisoirement le 16 avril 1985 par signature et définitivement le 9 mai 1985 par notification, conformément à l'article 17*

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 increasing importance of international air travel between the two countries,

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

Desiring to conclude an agreement which will constitute a durable basis for the conduct and development of air transport services between the two countries,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of the present Agreement:

A. "Agreement" shall mean this Agreement, the Schedule attached thereto, and any amendments thereto.

B. "The Convention" shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties.

C. "Aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of America, the Federal Aviation Administration with respect to the technical permission, safety standards, and requirements referred to in Articles 4 and 7(b) respectively, otherwise the Department of Transportation, and in the case of the Polish People's Republic, the Ministry of Transport, General Directorate of Civil Aviation, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by those authorities.

D. "Designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has notified the other Contracting Party to be an airline which will operate agreed services. Such notification shall be communicated in writing through diplomatic channels.

E. "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, and the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention, except that for the purposes of this Agreement, the terms "airline", "air service" and "international air service" shall include passenger and cargo charter enterprises and operations.

Article 2. Grant of Rights

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights for the conduct of air services by the designated airline or airlines, as follows:

(1) To fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

(2) To land in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(3) To make stops at the points in the territory of the other Contracting Party named on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the Schedule of this Agreement for the purposes of taking on and discharging international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination.

Article 3. Charter Air Services

Each Contracting Party will allow both the scheduled and charter airlines of the other Contracting Party to operate passenger and cargo charter air services between the two countries, including services with stopovers in third countries, (A) without limitations on volume, frequency or regularity of service or on type of aircraft used; and (B) without requirements for prior approval of individual flights or series of flights. The charter worthiness of flights will be determined by the rules of the country in which the traffic originates. Notwithstanding the provisions of Article 11 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 that other Contracting Party. Airlines of either Contracting Party operating charter air services 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.

Article 4. Designation and 'Authorization

Air service as defined in this Agreement may be operated by an airline or airlines of one Contracting Party at any time after that Contracting Party has designated such airline or airlines, and the other Contracting Party has granted the appropriate operating and technical permission. Such other Contracting Party shall, subject to Articles 5 and 7, grant this permission without undue procedural delay, provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that Contracting Party, under the laws and regulations normally applied by those authorities, before being permitted to engage in the operations contemplated in this Agreement.

Article 5. Revocation of Authorization

A. Each Contracting Party reserves the right to withhold, suspend, or revoke the operating permission referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on such permission, in the event that:

(1) Such airline fails to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party;

(2) Such airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement; or

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

B. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement, the right to suspend or revoke such permission shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. 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 or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

C. Each Contracting Party will issue appropriate visas, in accordance with its laws and regulations and without numerical limitation to crews of the airlines of the other Contracting Party who are nationals of that Contracting Party. With regard to crews who are nationals of other states, the normal procedures will be observed and these applications will be reviewed on an individual basis.

Article 7. Safety

A. Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

B. The competent aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards and requirements relating to aeronautical facilities, airmen, aircraft, and the operation of the designated airlines which are maintained and administered by the other Contracting Party. If, following such consultations,

the competent aeronautical authorities of either Contracting Party find that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, they will notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to bring the safety standards and requirements of the other Contracting Party to standards at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to said Convention, and the other Contracting Party will take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, suspend or revoke the technical permission referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on such permission, in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 8. User Charges

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed for the use of such airports and facilities by its national aircraft of similar type engaged in similar international services.

Article 9. Customs Duties and Taxes

A. Each Contracting Party shall exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party on the basis of reciprocity and to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees, and other national duties and charges on fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular equipment, ground equipment, stores including food, beverages and tobacco and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the airlines of such other Contracting Party engaged in international air service. The exemptions provided under this paragraph shall apply to items:

(1) Introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party;

(2) Retained on aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; or

(3) Taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other and intended for use in international air service; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granted the exemption.

B. If the national laws or regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraph A may be required to be kept under customs supervision or control of said Contracting Party.

C. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the

other Contracting Party of the items specified in paragraph A provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

D. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies on board the aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

Article 10. Fair Competition

A. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting Party to operate any air services covered by this Agreement.

B. In the operation by the airlines of either Contracting Party of the air services described in this Agreement, the interest of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

C. The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

D. Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

(1) traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

(2) the requirements of through airline operations; and

(3) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

E. Without prejudice to the right of each Contracting Party to impose such uniform conditions on the use of airports and airport facilities as are consistent with Article 15 of the Convention, neither Contracting Party shall unilaterally restrict the airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency, scheduling or type of aircraft employed in connection with the agreed services. Each Contracting Party recognizes the right of the airline or airlines of the other Contracting Party to change gauge in operating the agreed services. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operations conducted by an airline of the other Contracting Party have been inconsistent with the standards and principles set forth in this Article, it may request consultations pursuant to Article 13 of this Agreement for the purpose of reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with said standards and principles.

Article 11. Pricing

A. Each Contracting Party shall allow the prices subject to this Agreement to be established by each airline based upon commercial considerations in the marketplace, and intervention by the Contracting Parties shall be limited to (i) prevention of predatory or discriminatory prices or practices; (ii) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of monopoly power; and (iii) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

B. Each Contracting Party may require notification or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged by airlines of the other Contracting Party to or from its territory. A Contracting Party requiring such notification or filing of prices shall not discriminate among the airlines of either Contracting Party or with respect to airlines of third countries. Such notification or filing may be required of airlines of either Contracting Party no more than forty-five (45) days before the proposed date of effectiveness in the case of passenger prices, and no more than sixty (60) days before the proposed date of effectiveness in the case of cargo prices. Each Contracting Party shall permit notifications or filings on shorter notice than set forth above when necessary to enable designated airlines to respond on a timely basis to competitive offerings.

C. If either Contracting Party believes that a price proposed or charged by an airline of the other Contracting Party for the carriage of international traffic between the United States and Poland, including traffic carried on an interline or intraline basis via intermediate points, 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. In the case of a proposed price, such notice of dissatisfaction shall be given to the other Contracting Party within thirty (30) days of receiving notification of filing of the price. Either Contracting Party may then request consultations which shall be held as soon as possible and in no event later than thirty (30) days from receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of pricing consultations.

D. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, based on the considerations set forth in paragraph (A) of this Article, each Contracting Party shall exercise its best efforts to put such agreement into effect.

E. If,

(i) with respect to a proposed price, consultations are not requested or an agreement is not reached as a result of consultations; or

(ii) with respect to a price already being charged when notice of dissatisfaction is given, consultations are not requested within thirty (30) days of receipt of the notice or an agreement is not reached as a result of consultations within sixty (60) days of receipt of the notice, either Contracting Party may take action to prevent the inauguration or continuation of the price for which a notice of dissatisfaction was given, 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. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of any price proposed or charged by an airline of either Contracting Party, except as provided in this paragraph.

F. Notwithstanding the filing requirements that either Contracting Party may establish, each Contracting Party shall allow any airline of either Contracting Party to meet on a timely basis, using short-notice filing procedures if necessary, any lower or more competitive price proposed or charged by any airline or charterer for the carriage of international traffic to or from its territory. For the purposes of this Article, the term "meet" includes the right to establish (i) an identical or substantially similar price on a direct, intraline or interline routing, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections or aircraft type, or (ii) such price through combination of prices.

G. If relevant agreements with third countries so provide, each Contracting Party shall allow airlines of third countries to meet any price of a designated airline of either Contracting Party for carriage of international traffic between the territories of the Parties.

Article 12. Commercial Opportunities

A. Each designated airline shall have the right to establish and maintain representatives in the territory of the other Contracting Party for management, promotional, informational, and operational activities.

B. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies directly and, in its discretion, through its agents using their own transportation documents, and to remit those revenues without delay.

C. The principles governing the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party for nonconvertible currencies will be agreed upon between the Contracting Parties.

D. The designated airline of each Contracting Party will 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. 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.

Article 13. Consultations

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

Article 14. Settlement of Disputes

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

E. 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 the 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 15. Registration with ICAO

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

Article 16. Termination

This Agreement shall expire three years from the date of its entry into force. During this three year period, however, either Contracting Party may at any time notify the other of its intention to terminate this Agreement upon ninety (90) days written notice. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate ninety (90) days from the date upon which the notice of termination is delivered to the other Contracting Party, unless withdrawn before the end of this period by agreement between the Contracting Parties.

Article 17. Entry into Force

This Agreement shall enter into force after signature by both Contracting Parties and after receipt of written notification from the Government of the Polish People's Republic to the Government of the United States of America that the Agreement has been approved by the Council of Ministers of the Polish People's Republic. The exercise of rights accorded by this Agreement shall be subject to the attached Memorandum of Understanding and any future supplementary understandings mutually agreed between the Contracting Parties.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Warsaw, in the English and Polish languages, both texts being equally authentic, this 16th day of April, 1985.

For the Government of the United States of America:

JOHN DAVIS

For the Government of the Polish People's Republic:

JOZEF SOBIERAJ

SCHEDULE

A. An airline or airlines designated by the Government of the United States shall be entitled to operate air services 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 to Warsaw and one other point in Poland to be selected by the U.S. Government (Footnote 1) and beyond to points outside Poland 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 air services 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 in Denmark, Sweden, Norway, Finland, Federal Republic of Germany, Czechoslovakia, Hungary, Romania, Austria, Switzerland, the Netherlands, Belgium, Spain, Ireland, Iceland and Montreal (Footnote 2) to New York and one other point in the United States to be selected by the Government of Poland (Footnote 3).

C. Points on any of the specified routes may at the option of the designated airlines be omitted on any or all flights.

Footnote 1: Rights to operate at this point may be exercised when the Polish designated airline is allowed to exercise right to operate at the additional point in the U.S. in paragraph B (1).

Footnote 2: Montreal may be served either as an intermediate point to New York or as a point beyond New York.

Footnote 3: Rights to operate at this point may be exercised when wide-bodied aircraft may operate at Warsaw airport without special conditions or limitations.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

As provided by Article 12 of the U.S.-Poland Air Transport Agreement of April 16, 1985, the Contracting Parties have agreed to the following for sales of air transportation in Poland:

1. The designated airlines of the United States may sell air transportation on their worldwide systems directly or through their agents to any person for convertible currency using their own transportation documents.

2. The designated airlines of the United States may sell air transportation on the agreed services between the gateway points in Poland and the United States directly to any Polish citizen for convertible currency in combination with Polish currency using their own transportation documents. The partial payment in 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 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 agreed scheduled services 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 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.

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

The United States designated airlines may remit the revenues collected in convertible currencies derived from the sale of air transportation under (1) and (2) above without delay.

For Polish currency collected from the sale of air transportation under (2) and (3), 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 1985 - $200.00

b. in 1986 - $200.00

c. in 1987 - $230.00

The designated airlines of the United States may quarterly convert and remit such revenues within 15 days of application. Conversion and remittance procedures shall be established by the National Bank of Poland in accordance with this Memorandum and the principles set forth herein.

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 US 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 purchase and export documentation will be provided without delay or undue administrative burden.

For the United States:

JOHN DAVIS

For the Polish People's Republic:

JOZEF SOBIERAJ

[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 wzrastające znaczenie międzynarodowych podróży lotniczych między obu krajami,

będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku oraz

pragnąc zawrzeć umowę, która stworzy trwałe podstawy wykonywania i rozwoju komunikacji lotniczej między obu krajami,

zgodziły się na następujące postanowienia:

Artykuł 1
Definicje

Dla celów niniejszej Umowy:

A. „Umowa" oznacza niniejszą Umowę, Załącznik do niej i wszelkie ich zmiany.

B. „Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę Załączników lub Konwencji zgodnie z jej artykułami 90 i 94, jeżeli Załączniki te i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony.

C. „Władze lotnicze" oznaczają w przypadku Stanów Zjednoczonych Ameryki Federalny Zarząd Lotnictwa, gdy chodzi o zezwolenie techniczne, normy bezpieczeństwa i wymogi przewidziane odpowiednio w artykułach 4 i 7B, a w innych sprawach Departament Transportu, a w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Ministerstwo Komunikacji — Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego, albo w obu przypadkach każdą osobę lub instytucję upoważnioną do pełnienia funkcji aktualnie wykonywanych przez te władze.

D. „Wyznaczone przedsiębiorstwo" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które jedna z Umawiających się Stron wyznaczyła w drodze zawiadomienia skierowanego do drugiej Umawiającej się Strony jako przedsiębiorstwo mające eksploatować uzgodnione linie. Zawiadomienie to będzie przekazywane pisemnie w drodze dyplomatycznej.

E. „Terytorium" posiada znaczenie ustalone w artykule 2 Konwencji, a określenia „linia lotnicza", „międzynarodowa linia lotnicza", „przedsiębiorstwo lotnicze" i „lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie ustalone odpowiednio w artykule 96 Konwencji, z tym wyjątkiem, że dla celów niniejszej Umowy określenia „przedsiębiorstwo lotnicze", „linia lotnicza" i „międzynarodowa linia lotnicza" będą obejmować również pasażerskie i towarowe przedsiębiorstwa i operacje czarterowe.

Artykuł 2

Przyznanie praw

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla eksploatacji linii lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa:

1) przelotu przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
2) lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celach niehandlowych, oraz
3) lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w punktach wyznaczonych na każdej z tras określonych w odpowiednim ustępie Załącznika do niniejszej Umowy w celu zabierania i pozostawiania w ruchu międzynarodowym pasażerów, towarów i poczty, oddzielnie lub łącznie.

Artykuł 3

Lotnicze przewozy czarterowe

Każda Umawiająca się Strona zezwoli regularnym i czarterowym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony wykonywać lotnicze przewozy czarterowe, pasażerskie i towarowe, między obydwoma krajami, włączając loty czarterowe z zatrzymaniem w krajach trzecich.

A. bez ograniczeń co do ilości, częstotliwości czy regularności połączeń lub typu użytych statków powietrznych, oraz

B. bez wymogów uprzedniego zatwierdzania poszczególnych lotów i serii lotów.

Warunki kwalifikowania lotów jako czarterowe będą określone przez przepisy kraju, z którego pochodzi ruch. Bez względu na postanowienia Artykułu 11 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 przewozy czarterowe między obu krajami będą mogły mieszać ruch zarówno pochodzący ze Stanów Zjednoczonych, jak i z Polski, w tym samym locie, w każdym kierunku.

Artykuł 4

Wyznaczenie i zezwolenie

Eksploatacja linii lotniczej określonej w niniejszej Umowie może zostać rozpoczęta przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony w każ-

dym czasie po wyznaczeniu przez tę Umawiającą się Stronę takiego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw na tę trasę i przyznaniu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego i technicznego. Ta druga Umawiająca się Strona udzieli bez nieuzasadnionej zwłoki proceduralnej, z zastrzeżeniem artykułów 5 i 7, takiego zezwolenia z tym, że można zażądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw wykazania kwalifikacji przed właściwymi władzami lotniczymi tej Umawiającej się Strony zgodnie z ustawami i przepisami zazwyczaj stosowanymi przez te władze przed udzieleniem zezwolenia na wykonywanie przewozów objętych niniejszą Umową.

Artykuł 5

Cofnięcie zezwolenia

A. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo nieudzielenia, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w artykule 4 niniejszej Umowy, w stosunku do wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony, lub też nałożenia warunków na takie zezwolenie, w przypadku gdy:

1) przedsiębiorstwo to nie wykaże się kwalifikacjami według ustaw i przepisów stosowanych zwykle przez władze lotnicze tej Umawiającej się Strony,

2) przedsiębiorstwo to nie przestrzega ustaw i przepisów, o których mowa w artykule 6 niniejszej Umowy, albo

3) wymieniona Umawiająca się Strona nie jest przekonana, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo, lub do osób posiadających przynależność państwową tej Umawiającej się Strony.

B. Prawo zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że niezwłoczne działanie jest niezbędne dla zapobieżenia naruszeniom ustaw i przepisów, o których mowa w artykule 6 niniejszej Umowy.

Artykuł 6

Stosowanie przepisów

A. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony odnoszące się do dopuszczenia na jej terytorium lub opuszczenia jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej, albo do eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się one na jej terytorium, będą stosowane do statków powietrznych przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę

i będą przestrzegane przez te statki powietrzne przy wejściu lub opuszczeniu oraz w czasie pobytu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

B. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, odnoszące się do dopuszczenia na jej terytorium i opuszczenia jej terytorium przez pasażerów, załogi, towar lub pocztę lotniczą, włącznie z przepisami dotyczącymi wejścia, odprawy przyjazdowej i wyjazdowej, paszportów, ceł i kwarantanny, będą przestrzegane przez lub na rzecz pasażerów, załóg, towaru lub poczty przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony przy wejściu lub opuszczeniu, albo w czasie pobytu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

C. Każda Umawiająca się Strona, zgodnie ze swoim ustawodawstwem i przepisami oraz bez ograniczeń ilościowych, będzie wystawiać odpowiednie wizy dla członków załóg przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, będących obywatelami tej Umawiającej się Strony. W odniesieniu do członków załóg będących obywatelami innych państw, stosowana będzie normalna procedura i te wystąpienia o wizy będą rozpatrywane na indywidualnych zasadach.

Artykuł 7

Bezpieczeństwo

A. Świadectwa zdolności do lotu, świadectwa uzdolnienia i licencje, wydane lub uznane za ważne przez jedną Umawiającą się Stronę i nadal pozostające w mocy, będą uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji tras i linii przewidzianych w niniejszej Umowie pod warunkiem, że wymagania, zgodnie z którymi takie świadectwa lub licencje były wydane lub uznane za ważne, są równe lub wyższe od wymogów minimalnych, jakie mogą być ustanowione według Konwencji. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania, przy przelotach nad jej własnym terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji wydanych jej własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

B. Właściwe władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą zażądać konsultacji dotyczących wymogów bezpieczeństwa oraz wymagań dotyczących urządzeń lotniczych, pilotów, statków powietrznych oraz działalności wyznaczonych przedsiębiorstw, które są stosowane przez drugą Umawiającą się Stronę. Jeżeli po takich konsultacjach właściwe władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron stwierdzą, że druga Umawiająca się Strona nie stosuje skutecznie wymogów bezpieczeństwa i wymagań w wymienionych dziedzinach, równych lub wyższych od minimalnych wymogów, które mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją, zawiadomią one drugą Umawiającą się Stronę o takich stwierdzeniach oraz o krokach uważanych za konieczne dla doprowadzenia wymogów bezpieczeństwa i wymagań drugiej Umawiającej się Strony do poziomów conajmniej równych minimalnym wymogom, które mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją, a druga Umawiająca się Strona podejmie odpo-

wiednie działanie korygujące. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo nieudzielenia, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia technicznego, o którym mowa w artykule 4 niniejszej Umowy, w stosunku do przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę, lub nałożenia warunków na takie zezwolenie, w przypadku gdy druga Umawiająca się Strona nie podejmie takiego odpowiedniego działania w rozsądnym czasie.

Artykuł 8
Opłaty eksploatacyjne

Każda Umawiająca się Strona może nałożyć lub pozwolić na nałożenie słusznych i rozsądnych opłat za korzystanie z publicznych portów lotniczych i z innych urządzeń pod jej kontrolą pod warunkiem, że opłaty takie nie będą wyższe od opłat za korzystanie z takich portów lotniczych i urządzeń przez jej krajowe statki powietrzne podobnego typu używane do eksploatacji podobnych służb międzynarodowych.

Artykuł 9
Cła i opłaty

A. Każda Umawiająca się Strona zwolni wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, na zasadzie wzajemności i w najszerszym zakresie dopuszczalnym według jej prawa krajowego, od ograniczeń importowych, opłat celnych i akcyzy, opłat inspekcyjnych oraz innych krajowych podatków i opłat od paliwa, smarów, materiałów technicznych ulegających zużyciu, części zamiennych łącznie z silnikami, normalnego wyposażenia, wyposażenia naziemnego, zapasów (w tym artykułów żywnościowych, napojów i tytoniu) oraz innych artykułów przeznaczonych wyłącznie do użytku w związku z eksploatacją lub obsługą statków powietrznych przedsiębiorstw lotniczych tej drugiej Umawiającej się Strony, używanych w międzynarodowej służbie lotniczej. Zwolnienia przewidziane w niniejszym ustępie będą stosowane do przedmiotów:

1) wprowadzonych na terytorium jednej Umawiającej się Strony przez lub w imieniu wyznaczonych przedsiębiorstw drugiej Umawiającej się Strony,

2) pozostających na pokładzie statków powietrznych wyznaczonych przedsiębiorstw jednej Umawiającej się Strony podczas przybycia lub opuszczenia terytorium drugiej Umawiającej się Strony, albo

3) wziętych na pokład statków powietrznych wyznaczonych przedsiębiorstw jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej i przeznaczonych do użytku w międzynarodowej służbie lotniczej,

bez względu na to, czy przedmioty takie są wykorzystane lub całkowicie zużyte na terytorium Umawiającej się Strony udzielającej zwolnienia.

B. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne każdej Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępie A niniejszego artykułu mogą być poddane nadzorowi lub kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

C. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule będą również dopuszczone w sytuacjach, gdy wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony dokonały uzgodnień z innym przedsiębiorstwem lub przedsiębiorstwami lotniczymi, dotyczących użyczenia lub przekazania przedmiotów wymienionych w ustępie A, pod warunkiem, że to inne przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze korzystają w podobny sposób z takich zwolnień udzielonych przez tę drugą Umawiającą się Stronę.

D. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również produkty i zaopatrzenie znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych władz aż do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych władz.

Artykuł 10
Właściwe warunki konkurencji

A. Wyznaczone przedsiębiorstwa każdej z Umawiających się Stron będą miały słuszną i jednakową możliwość eksploatacji linii lotniczych na każdej trasie objętej niniejszą Umową.

B. Przy eksploatacji przez przedsiębiorstwa lotnicze każdej z Umawiających się Stron linii lotniczych określonych w niniejszej Umowie będą uwzględniane interesy przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które te ostatnie przedsiębiorstwa eksploatują na całości lub części tych samych tras.

C. Linie lotnicze udostępnione dla publiczności przez przedsiębiorstwa lotnicze działające zgodnie z niniejszą Umową będą pozostawały w ścisłej współzależności z potrzebami publicznymi w zakresie takich linii.

D. Głównym celem linii eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo zgodnie z niniejszą Umową pozostaje zapewnienie zdolności przewozowej odpowiadającej zapotrzebowaniu na przewóz między krajem, którego przynależność państwową posiada to przedsiębiorstwo i krajami końcowego przeznaczenia przewozów. Prawo podejmowania i kończenia na takich liniach przewozów międzynarodowych, przeznaczonych do/lub rozpoczynających się w krajach trzecich w punkcie, lub w punktach położonych na trasach określonych w niniejszej Umowie, będzie wykonywane zgodnie z ogólnymi zasadami planowego rozwoju,

które przyjmują Umawiające się Strony i będzie podlegało ogólnej zasadzie, że zdolność przewozowa powinna odpowiadać:

1) zapotrzebowaniu na przewozy między terytorium kraju rozpoczęcia i krajami końcowego przeznaczenia przewozów,
2) wymogom eksploatacji tranzytowych linii lotniczych,
3) zapotrzebowaniu na przewozy istniejącemu na obszarach, przez które przebiega linia lotnicza, po uwzględnieniu linii lokalnych i regionalnych.

E. Bez naruszenia prawa każdej Umawiającej się Strony do nałożenia takich jednolitych warunków na korzystanie z portów lotniczych i urządzeń w portach lotniczych, jakie są zgodne z artykułem 15 Konwencji, żadna z Umawiających się Stron nie zastosuje jednostronnie ograniczeń w stosunku do przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony w odniesieniu do zdolności przewozowej, częstotliwości, rozkładu lub typu statków powietrznych używanych na uzgodnionych liniach. Każda Umawiająca się Strona uznaje prawo przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw drugiej Umawiającej się Strony do użycia statków powietrznych o różnej pojemności, na różnych odcinkach eksploatowanych uzgodnionych linii. W przypadku, gdy jedna z Umawiających się Stron jest przekonana, że przewozy wykonywane przez przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony są niezgodne z wymogami i zasadami ustalonymi w niniejszym artykule, może ona zażądać konsultacji zgodnie z artykułem 13 niniejszej Umowy w celu ponownego zbadania przedmiotowych przewozów w celu ustalenia, czy są one zgodne z wymienionymi wymogami i zasadami.

Artykuł 11
Taryfy

A. Każda z Umawiających się Stron zezwoli na ustalenie taryf z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, przez każde przedsiębiorstwo lotnicze, na podstawie handlowej analizy rynku, a interwencja Umawiających się Stron będzie ograniczona do:

1) zapobiegania agresywnym lub dyskryminacyjnym taryfom lub praktykom,
2) ochrony konsumentów przed taryfami zbyt wygórowanymi lub restryktywnymi z powodu nadużycia władzy monopolu,
3) ochrony przedsiębiorstw lotniczych przed taryfami sztucznie zaniżonymi z powodu bezpośredniego lub pośredniego rządowego subsydiowania lub pomocy.

B. Każda z Umawiających się Stron może wymagać notyfikacji lub zgłoszenia do jej władz lotniczych taryf przewidzianych do stosowania do i z jej terytorium przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony. Umawiająca się Strona, wymagając takiej notyfikacji lub zgłoszenia taryf, nie będzie dyskryminować przedsiębiorstwa lotniczego którejkolwiek Umawiającej się Strony lub przedsiębiorstw lotniczych krajów trzecich. Taka

notyfikacja lub zgłoszenie może być wymagane od przedsiębiorstw lotniczych Umawiających się Stron nie wcześniej niż czterdzieści pięć (45) dni przed proponowaną datą wejścia w życie — w przypadku taryf pasażerskich i nie wcześniej niż sześćdziesiąt (60) dni przed proponowana datą wejścia w życie — w przypadku taryf towarowych. Każda Umawiająca się Strona zezwoli na notyfikację lub zgłoszenie w krótszym terminie niż podany wyżej, o ile jest to konieczne, aby umożliwić wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym zareagowanie w odpowiednim czasie na konkurencyjne oferty.

C. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa, że taryfa proponowana lub stosowana przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony do przewozu ruchu między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Polską, włączając ruch przewożony na zasadach interline lub intraline przez punkty pośrednie, jest sprzeczna z warunkami ustalonymi w ustępie A niniejszego artykułu, Strona ta zawiadomi drugą Umawiającą się Stronę o powodach swego niezadowolenia w jak najkrótszym czasie. W przypadku proponowanej taryfy, nota wyrażająca niezadowolenie będzie przekazana drugiej Umawiającej się Stronie w ciągu trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania notyfikacji lub zgłoszenia taryfy. Każda Umawiająca się Strona może w takim przypadku zażądać konsultacji, które powinny odbywać się jak najszybciej, a w żadnym przypadku nie później niż w trzydzieści (30) dni od daty otrzymania takiego żądania. Umawiające się Strony będą współpracować w celu zapewnienia niezbędnych informacji dla przedsięwzięcia właściwych ustaleń konsultacji taryfowych.

D. Jeżeli Umawiające się Strony osiągną porozumienie odnośnie taryfy, co do której została przekazana nota wyrażająca niezadowolenie, w oparciu o postanowienia ustalone w ustępie A niniejszego artykułu, każda z Umawiających się Stron dołoży wszelkich starań dla wprowadzenia w życie takiego porozumienia.

E. Jeżeli:

1) w odniesieniu do proponowanej taryfy, konsultacje nie zostaną zażądane lub porozumienie nie zostanie osiągnięte w rezultacie tych konsultacji, lub
2) w odniesieniu do taryfy już stosowanej, gdy nota wyrażająca niezadowolenie została przekazana, a konsultacje nie zostaną zażądane w ciągu trzydziestu (30) dni od daty otrzymania noty lub porozumienie nie zostanie osiągnięte w rezultacie konsultacji w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania noty,

którakolwiek z Umawiających się Stron może podjąć działania, aby zapobięc wprowadzeniu lub dalszemu stosowaniu taryfy, co do której została przekazana nota wyrażająca niezadowolenie, lecz tylko w odniesieniu do ruchu, w którym pierwszy punkt na trasie (jak zaświadcza dokument upoważniający do przewozu lotniczego) znajduje się na jej własnym terytorium.

Żadna z Umawiających się Stron nie podejmie jednostronnego działania, aby zapobiec wprowadzeniu lub dalszemu stosowaniu jakichkolwiek taryf proponowanych lub stosowanych przez przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, z wyjątkiem tego, co przewidziano w niniejszym ustępie.

F. Bez względu na wymogi zgłoszeń, jakie którakolwiek z Umawiających się Stron może ustalić, każda z Umawiających się Stron zezwoli każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu którejkolwiek Umawiającej się Strony na zastosowanie w odpowiednim czasie, w razie potrzeby przy skróconej procedurze zgłoszeń, jakiejkolwiek niższej lub bardziej konkurencyjnej taryfy, proponowanej lub stosowanej przez jakiekolwiek przedsiębiorstwo lotnicze lub czarterowe dla przewozu ruchu międzynarodowego do lub ze swego terytorium.

Dla celów niniejszego artykułu określenie „zastosowanie" oznacza prawo ustalania:

1) identycznej lub istotnie podobnej taryfy na trasach interline lub intraline, pomimo różnic w warunkach dotyczących przebiegu trasy, wymogów podróży powrotnej, połączeń lub typu samolotu, lub
2) taryfy będącej kombinacją cen.

G. Jeżeli odnośnie umowy z krajami trzecimi tak przewidują, każda Umawiająca się Strona zezwoli przedsiębiorstwom lotniczym krajów trzecich na stosowanie jakiejkolwiek taryfy wyznaczonego przedsiębiorstwa którejkolwiek Umawiającej się Strony do przewozu ruchu międzynarodowego między terytoriami obu Stron.

Artykuł 12
Warunki działalności handlowej

A. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo będzie miało prawo ustanawiać i utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swoich przedstawicieli w celu zarządzania i prowadzenia działalności akwizycyjnej, informacyjnej i eksploatacyjnej.

B. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo będzie miało prawo sprzedaży lotniczych usług przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony za waluty wolnowymienialne bezpośrednio i — według swego uznania — przez swoich agentów, używając własnych dokumentów przewozowych oraz transferować bez zwłoki wpływy z tych sprzedaży.

C. Zasady sprzedaży usług przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony za waluty niewymienialne zostaną uzgodnione między Umawiającymi się Stronami.

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

Artykuł 13
Konsultacje

Każda Umawiająca się Strona może w każdej chwili zażądać konsultacji w sprawie interpretacji, stosowania lub zmiany niniejszej Umowy. Konsultacje takie rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od dnia, w którym druga Umawiająca się Strona otrzyma takie żądanie.

Artykuł 14
Rozstrzyganie sporów

A. Każdy spór dotyczący spraw objętych niniejszą Umową, który nie zostanie zadawalająco uregulowany w drodze konsultacji, będzie na żądanie jednej 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 jedną z Umawiających się Stron drugiej Umawiającej się Stronie żądania arbitrażu. W ciągu trzydziestu (30) 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 punktem 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 Umawiające się Strony w równych częściach.

Artykuł 15
Rejestracja w ICAO

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

Artykuł 16
Wygaśnięcie Umowy

Niniejsza Umowa wygaśnie po upływie trzech lat po jej wejściu w życie. Jednakże w wymienionym okresie trzyletnim każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie swój zamiar wypowiedzenia niniejszej Umowy z za-

chowaniem terminu dziewięćdziesięciu (90) dni od pisemnej notyfikacji. Taka notyfikacja będzie równocześnie skierowana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dziewięćdziesięciu (90) dni od dnia, w którym notyfikację wypowiedzenia przekazano drugiej Umawiającej się Stronie, chyba że notyfikacja ta została wycofana w drodze porozumienia między Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 17
Wejście w życie

Niniejsza Umowa wejdzie w życie po podpisaniu przez obie Umawiające się Strony i po semnym notyfikowaniu przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Rządowi Stanów jednoczonych Ameryki zatwierdzenia Umowy przez Radę Ministrów Polskiej Rzeczypospotej Ludowej. Wykonywanie praw przyznanych w niniejszej Umowie będzie podlegało uzuełniającemu Memorandum Porozumienia oraz wszelkim uzupełniającym porozumieniom, akie mogą być uzgodnione w przyszłości między Umawiającymi się Stronami.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Warszawie dnia 16 kwietnia 1985 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach angielskim i polskim przy czym obydwa teksty posiadają jednakową moc.

Z upoważnienia
Rządu Stanów Zjednoczonych
Ameryki

Z upoważnienia
Rządu Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej

ZAŁĄCZNIK

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

1) Z punktów w Stanach Zjednoczonych przez punkty pośrednie do Warszawy i jednego innego punktu w Polsce, który będzie wybrany przez Rząd Stanów Zjednoczonych (odnośnik 1) i dalej do punktów poza polską bez geograficznego lub kierunkowego ograniczenia.

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

1) Z punktów w Polsce przez punkty pośrednie w Danii, Szwecji, Norwegii, Finlandii, Republice Federalnej Niemiec, Czechosłowacji, Węgrzech, Rumunii, Austrii, Szwajcarii, Holandii, Belgii, Hiszpanii, Irlandii i Islandii oraz Montreal (odnośnik 2) do Nowego Jorku i jednego innego punktu w Stanach Zjednoczonych, który będzie wybrany przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (odnośnik 3).

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

Odnośnik 1: Prawa eksploatacji tego punktu mogą być wykonywane, gdy polskie wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie mogło wykonywać prawa eksploatacji dodatkowego punktu w Stanach Zjednoczonych, jak w ustępie B.1.

Odnośnik 2: Montreal może być obsługiwany jako punkt pośredni na trasie do Nowego Jorku lub jako punkt położony dalej poza Nowym Jorkiem.

Odnośnik 3: Prawa eksploatacji tego punktu mogą być wykonywane, gdy samoloty szerokokadłubowe będą mogły eksploatować port lotniczy w Warszawie bez specjalnych warunków lub ograniczeń.

MEMORANDUM POROZUMIENIA

Zgodnie z postanowieniem Artykułu 12 amerykańsko—polskiej Umowy o komunikacji lotniczej z dnia 16 kwietnia 1985 roku Umawiające się Strony uzgodniły w sprawie sprzedaży przewozów lotniczych w Polsce co następuje:

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych mogą sprzedawać przewozy lotnicze na całe ich systemy światowe, bezpośrednio lub przez swoich agentów, każdej osobie za walutę wymienialną, używając swoich własnych dokumentów przewozowych.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych mogą sprzedawać przewozy lotnicze na uzgodnione linie między punktami końcowymi tych linii w Polsce i w Stanach Zjednoczonych bezpośrednio każdemu obywatelowi polskiemu za walutę wymienialną w kombinacji z walutą polską, używając swoich własnych dokumentów przewozowych. Częściowa płatność w walucie wymienialnej w kombinacji z polską walutą powinna być nie mniejsza niż 25% ceny biletu, z wyjątkiem przypadku sprzedaży według taryfy APEX w Polsce, które mogą obejmować minimalną płatność w walucie wymienialnej w wysokości 25% taryfy APEX lub równowartości 200 dolarów, zależnie od tego, która z tych wartości jest niższa. Bez względu na powyższe, jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Stanów Zjednoczonych sprzeda mniej niż 500 pasażerskich biletów powrotnych na uzgodnione linie regularne w jednym miesiącu kalendarzowym, według sprawozdania złożonego Narodowemu Bankowi Polskiemu, w związku ze swoim podaniem o wymianę i transfer stosownie do uzgodnionej procedury, wymienione przedsiębiorstwo lotnicze USA może obniżyć minimum częściowej płatności w walucie wymienialnej do nie mniej niż 20%, albo w przypadku taryf APEX, do 20% tej taryfy lub równowartości 150 dolarów, zależnie od tego, która z tych wartości jest niższa. Takie obniżone minimum częściowej płatności może być utrzymane w mocy do końca miesiąca następującego po miesiącu, w którym to wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze USA osiągnęło liczbę 750 sprzedanych pasażerskich biletów powrotnych według sprawozdania złożonego Narodowemu Bankowi Polskiemu.

3. 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 wymienialnych ze sprzedaży przewozów lotniczych zgodnie z punktami (1) i (2) powyżej — bez zwłoki.

Co się tyczy waluty polskiej uzyskanej ze sprzedaży przewozów lotniczych zgodnie z punktami (2) i (3), właściwe organy polskie dokonują wymiany części tych wpływów za każdy bilet powrotny, według następujących stawek, bądź też w połowie wysokości tych stawek za każdy bilet jednostronny:

a) w 1985 r. — 200 dolarów

b) w 1986 r. — 200 dolarów

c) w 1987 r. — 230 dolarów

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych mogą wymieniać i transferować takie wpływy kwartalne, w terminie 15 dni od złożenia podania. Procedura wymiany i transferu będzie ustalona przez Narodowy Bank Polski zgodnie z niniejszym Memorandum i ustalonymi w nim zasadami.

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

1. Opłaty za usługę 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 w innych hotelach wybranych przez poszczególne wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze USA.
7. Urządzenia biurowe w Polsce łącznie z czynszem najmu, świadczeniami, sprzątaniem, dekoracją, materiałami biurowymi, opłatami pocztowymi i drukowanymi formularzami.
8. Wydatki akwizycyjne, reklamowe i ogłoszeniowe.
9. Mieszkania w Polsce dla pracowników obcego obywatelstwa wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych USA.
10. Zaopatrzenie pokładowe dla rozpoczynających się w Polsce lotów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego USA.
11. Wynagrodzenia 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 łączność w Polsce i z Polski.
15. Opłaty związane z postępowaniem prawnym i z tytułu usług zawodowych.
16. Naprawy obiektów majątkowych i sprzętu.

17. Usługi związane z dostawą, transportem i zabezpieczeniem.
18. Paliwo dla zmotoryzowanego sprzętu naziemnego ograniczone w taki sam sposób, jak w odniesieniu do 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 wystawiane w walucie polskiej.
23. Inne wydatki pod warunkiem uzyskania zgody Narodowego Banku Polskiego.

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

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

Z upoważnienia
Rządu Stanów Zjednoczonych
Ameryki

Z upoważnienia
Rządu Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej

[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 croissante des transports aériens internationaux entre les deux pays ;

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

Désireux de conclure un accord qui constituera une base durable pour l'exploitation et le développement des services de transport aérien entre les deux pays ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

A. Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, du tableau qui lui est annexé ainsi que de toute modification y relative.

B. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée au titre de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention au titre des articles 90 ou 94 de celle-ci, à condition que lesdits amendements et annexes aient été adoptés par les deux Parties contractantes.

C. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne les États-Unis d'Amérique, de la Fédéral Aviation Administration pour ce qui est de l'autorisation technique, des normes de sécurité et des conditions visées respectivement à l'article 4 et au paragraphe b) de l'article 7, et, dans tous les autres cas, du Department of Transportation, et, en ce qui concerne la République populaire de Pologne, du Ministère des transports, Direction générale de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités.

D. L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désigné à l'autre Partie contractante comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services convenus. Ladite désignation devra être notifiée par écrit et par la voie diplomatique.

E. Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention, et les termes et expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention, étant entendu toutefois qu'aux fins du présent Ac-

cord, les termes « entreprise de transport aérien », « service aérien » et « service aérien international »englobent les entreprises et les exploitations de vols d'affrètement pour le transport de passagers et de marchandises.

Article 2. Octroi des droits

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs l'exploitation de services de transport aérien par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées :

1) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;

2) Atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins d'escales non commerciales ;

3) Faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués sur chacune des routes précisées au paragraphe approprié du tableau annexé au présent Accord dans le but d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou ensemble.

Article 3. Services de transport aérien affrété

Chaque Partie contractante permettra aux entreprises de transport aérien régulier et aux entreprises de transport aérien affrété de l'autre Partie contractante 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, A) sans restriction quant au volume, la fréquence ou la régularité du service ou le type d'aéronef utilisé ; et B) sans obligation d'obtenir l'approbation préalable pour des vols individuels ou 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 11 du présent Accord, aucune Partie contractante ne peut exiger la notification ou la présentation par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des prix perçus par les affréteurs auprès du public pour le transport en question qui a son origine sur le territoire de cette 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.

Article 4. Désignation et autorisation

Un service aérien tel que défini au présent Accord pourra être exploité par une entreprise ou des entreprises de l'une des Parties contractantes en tout temps après que cette Partie contractante aura désigné ladite entreprise ou lesdites entreprises et que l'autre Partie contractante aura accordé l'autorisation d'exploitation et l'autorisation technique. Cette autre Partie contractante, sous réserve des articles 5 et 7, accorde cette autorisation sans délai procédural injustifié, étant entendu que les autorités aéronautiques compétentes de cette Partie contractante peuvent demander à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de réunir les conditions nécessaires, en vertu des lois et règlements normalement appliqués par ces autorités, avant d'être autorisées à entreprendre l'exploitation des services visés au présent Accord.

Article 5. Révocation d'autorisation

A. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, de suspendre ou de retirer l'autorisation d'exploitation visée à l'article 4 du présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer des conditions relativement à ladite autorisation, au cas où :

1) Ladite entreprise de transport aérien ne satisferait pas aux conditions stipulées par les lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante ;

2) Ladite entreprise de transport aérien ne se conformerait pas aux lois et règlements visés à l'article 6 du présent Accord ; ou

3) Cette Partie contractante n'aurait pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ressortissants de cette Partie contractante.

B. À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables afin d'empêcher toute violation des lois et règlements visés à l'article 6 du présent Accord, le droit de suspendre ou de retirer ladite autorisation ne devra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. 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 durant leur séjour dans les limites de son territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, lesquels doivent s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur séjour dans les limites du territoire de la Partie contractante mentionnée en premier lieu.

B. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire de passagers, d'équipages, de marchandises ou du courrier transportés par aéronef, y compris les règlements régissant l'entrée, les formalités de départ, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, sont observés en ce qui concerne lesdits passagers, équipages, marchandises ou courrier des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, soit par eux-mêmes, soit par un tiers pour leur compte, à l'arrivée, au départ et pendant leur séjour dans les limites du territoire de la Partie contractante mentionnée en premier lieu.

C. Chaque Partie contractante délivrera les visas appropriés, conformément à ses lois et règlements et sans limitation numérique des membres d'équipage des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante qui sont ressortissants de cette Partie contractante. En ce qui concerne les membres d'équipage qui sont ressortissants d'autres États, les procédures normales seront observées et ces applications seront révisées sur une base individuelle.

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 d'exploitation des routes et des services spécifiés au présent Accord, pourvu que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

B. Les autorités aéronautiques compétentes de chacune des Parties contractantes pourront demander que des consultations aient lieu à propos des normes de sécurité et des conditions relatives aux installations et services aéronautiques, au personnel navigant, aux aéronefs ainsi qu'à l'exploitation des entreprises désignées qui sont financées et gérées par l'autre Partie contractante. Si, à la suite de ces consultations, les autorités aéronautiques compétentes de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que l'autre Partie contractante n'impose pas et n'applique pas effectivement des normes de sécurité et des conditions dans les domaines ci-dessus égales ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être adoptées en vertu de la Convention, elles notifieront à l'autre Partie contractante leurs conclusions et lui feront connaître les mesures qu'elles jugent nécessaires pour rendre les normes de sécurité et les conditions de l'autre Partie contractante au moins égales aux normes minimales qui pourraient être adoptées conformément à ladite Convention, et l'autre Partie contractante prendra les mesures voulues à cet effet. Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser, de suspendre ou de retirer l'autorisation technique visée à l'article 4 du présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou de subordonner cette autorisation à certaines conditions si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures voulues dans un délai raisonnable.

Article 8. Redevances d'usage

Chaque Partie contractante pourra imposer ou permettre d'imposer des redevances équitables et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et des autres installations et services publics relevant de son autorité, étant entendu que ces redevances ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont imposées, pour l'utilisation des mêmes aéroports, installations et services, à ses aéronefs nationaux du type similaire assurant des services internationaux similaires.

Article 9. Droits de douane et impôts

A. Chaque Partie contractante exempte, dans toute la mesure que lui permettent ses lois nationales et conformément au principe de la réciprocité, l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante de restrictions d'importation, de droits de douane, d'impôts indirects, de droits d'inspection et d'autres droits et taxes nationaux sur les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal, l'équipement au sol, les provisions

de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, et les autres articles destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation ou le service des aéronefs des entreprises de transport aérien de cette autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux. Les exemptions accordées aux termes du présent paragraphe s'appliquent aux articles :

1) Introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte ;

2) Demeurant à bord des aéronefs des entreprises désignées d'une Partie contractante à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à leur départ de celui-ci ; ou

3) Embarqués à bord des aéronefs des entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés en service international ; que lesdits articles soient ou non consommés ou utilisés entièrement dans les limites du territoire de la Partie contractante accordant l'exemption.

B. Si les lois ou règlements nationaux de l'une ou l'autre Partie contractante l'imposent, il pourra être exigé que les équipements ou articles visés au paragraphe A ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane de ladite Partie contractante.

C. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent également dans les cas où l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante auront conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises en vue du prêt ou du transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés au paragraphe A du présent article, à condition que ladite entreprise ou lesdites entreprises bénéficient également de telles exemptions de la part de l'autre Partie contractante.

D. L'équipement régulier normalement transporté à bord ainsi que le matériel et les fournitures conservés à bord des appareils exploités par une entreprise désignée par l'une ou l'autre Partie contractante ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ces articles pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé avec l'assentiment des mêmes autorités.

Article 10. Concurrence loyale

A. Les entreprises des deux Parties contractantes auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services aériens visés dans le présent Accord.

B. Aux fins de l'exploitation par les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante des services aériens visés au présent Accord, les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante seront pris en considération, afin que ne soient pas indûment gênés les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

C. Les services aériens mis à la disposition du public par les entreprises de transport aérien en vertu du présent Accord devront être adaptés de près au besoin qu'a le public de ces services.

D. Les services exploités par une entreprise désignée en vertu du présent Accord ont toujours pour objet primordial d'offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et les pays de dernière destination du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer, au cours de l'exploitation desdits services, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers en un ou plusieurs points situés sur l'une des routes indiquées dans le présent Accord est exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties contractantes et soumis au principe général selon lequel la capacité doit être proportionnée :

1) Aux besoins du trafic entre le pays d'origine et les pays de dernière destination du trafic ;

2) Aux besoins de l'exploitation des services aériens directs ; et

3) Aux besoins de trafic dans la région desservie par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services locaux et régionaux ;

E. Sans préjudice du droit de chaque Partie contractante d'imposer des conditions uniformes en ce qui concerne l'utilisation des aéroports et de leurs installations et services conformément aux dispositions de l'article 15 de la Convention, aucune des Parties contractantes ne peut imposer unilatéralement de restrictions à l'entreprise ou aux entreprises de l'autre Partie contractante concernant la capacité, la fréquence, l'horaire ou le type d'aéronef utilisé pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante reconnaît le droit de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante de changer de gabarit dans l'exploitation des services convenus. Si l'une des Parties contractantes estime que les services assurés par une entreprise de l'autre Partie contractante ne sont pas conformes aux normes et aux principes énoncés au présent article, elle peut demander que des consultations aient lieu, conformément à l'article 13 du présent Accord, afin d'examiner les services en question pour déterminer s'ils sont conformes auxdites normes et principes.

Article 11. Fixation des prix

A. Chaque Partie contractante permet que les prix visés au présent Accord soit fixés par chaque entreprise de transport aérien en fonction de considérations commerciales liées à la situation du marché. Les Parties contractantes n'interviennent que pour i) empêcher des pratiques ou des prix abusifs ou discriminatoires ; ii) protéger les consommateurs contre des prix indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une situation de monopole ; et iii) protéger les entreprises de transport aérien contre des prix artificiellement bas en raison d'un appui ou de subsides directs ou indirects des pouvoirs publics.

B. 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 notifiés ou déposés auprès de ses autorités aéronautiques. Une Partie contractante demandant la notification ou la présentation des prix n'établit pas de distinction entre les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante ou à l'égard d'entreprises de transport aérien de pays tiers. La notification ou la présentation ne peut être exigée des entreprises de l'une ou l'autre Partie contractante plus de quarante-cinq (45) jours avant la date proposée d'application dans le cas des tarifs passagers, et plus de soixante (60) jours avant la date proposée

d'application dans le cas des tarifs marchandises. Une Partie contractante autorise des notifications ou des présentations dans un délai plus bref que celui qui est prévu ci-dessus, le cas échéant, pour permettre aux entreprises désignées de réagir dans les meilleurs délais aux offres concurrentielles.

C. Si l'une ou l'autre Partie contractante estime que le prix proposé ou appliqué par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante pour le transport en trafic international entre les États-Unis et la Pologne, y compris le trafic intercompagnies ou intracompagnie en passant par des points intermédiaires, 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. Dans le cas d'un prix proposé, ladite notification exprimant le désaccord est donnée à l'autre Partie contractante trente (30) jours au plus tard à compter de la date de réception de la notification ou de la présentation du prix. 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 réception de la demande. Les Parties contractantes coopèrent de manière à obtenir les renseignements nécessaires à une issue raisonnable des consultations sur la fixation des prix.

D. Si les Parties contractantes parviennent à un accord sur un prix ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, à la lumière des considérations énoncées au paragraphe A du présent article, chaque Partie contractante fait tout son possible pour assurer l'application dudit accord.

E. Si,

i) En ce qui concerne un prix proposé, des consultations ne sont pas demandées ou un accord n'intervient pas à l'issue des consultations ; ou

ii) En ce qui concerne un prix déjà imposé au moment où la notification de désaccord est donnée, des consultations ne sont pas demandées dans les trente (30) jours suivant la réception de la notification ou un accord n'intervient pas à l'issue des consultations dans les soixante (60) jours suivant la réception de la notification, l'une ou l'autre Partie contractante pourra prendre les dispositions pour empêcher l'entrée ou le maintien en vigueur du prix pour lequel une notification de désaccord a été donnée, mais uniquement à l'égard du trafic lorsque le premier point sur l'itinéraire (comme en atteste le document autorisant le transport aérien) est situé sur son propre territoire. Aucune des Parties contractantes ne prend de mesure unilatérale pour empêcher l'entrée ou le maintien en vigueur d'un prix proposé ou appliqué par une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions du présent paragraphe.

F. Nonobstant les exigences visant la présentation que l'une ou l'autre Partie contractante pourrait établir, chaque Partie contractante autorise toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante à s'aligner, au moment opportun, au moyen de procédures simplifiées le cas échéant, sur tout tarif inférieur ou plus concurrentiel proposé ou appliqué par toute entreprise de transport aérien ou affréteur pour le transport en trafic international à destination ou en provenance de son territoire. Aux fins du présent article, le terme « aligner » s'applique au droit d'établir i) un prix identique ou similaire pour un acheminement direct, intracompagnie ou intercompagnies, nonobstant les différences concernant les conditions relatives à l'acheminement, aux exigences liées aux vols aller et retour, les correspondances ou le type d'aéronef, ou ii) ledit prix par une combinaison des prix.

G. Si des accords correspondants avec des pays tiers le prévoient, chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien des pays tiers à s'aligner sur tout prix d'une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante pour le transport en trafic international entre les territoires des Parties.

Article 12. Représentations commerciales

A. Chaque entreprise de transport aérien désignée est autorisée à établir et maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie contractante pour des activités de gestion, de promotion et d'information ainsi que pour des activités opérationnelles.

B. Chaque entreprise de transport aérien désignée est autorisée à vendre des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaies librement convertibles directement et, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents utilisant leurs propres documents de transport, et à en transférer les recettes sans retard.

C. Les principes régissant la vente de transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaies non convertibles seront convenus entre les Parties contractantes.

D. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante sera autorisée à choisir ses propres agents de service d'escale dans chaque aéroport de l'autre Partie contractante parmi les entreprises autorisées à fournir lesdits services. 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.

Article 13. 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. Lesdites consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante.

Article 14. Règlement des différends

A. Tout différend relatif aux questions traitées dans le présent Accord qui ne serait pas réglé de façon satisfaisante par voie de consultation sera, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, soumis à l'arbitrage conformément à la procédure indiquée 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 n'est pas 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 partagées également entre les Parties contractantes.

Article 15. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification ultérieure y relative seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Dénonciation

Le présent Accord viendra à expiration trois ans à compter de la date de son entrée en vigueur. Durant cette période de trois ans, cependant, l'une ou l'autre Partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre son intention de mettre fin à l'Accord moyennant un préavis écrit de quatre-vingt-dix (90) jours. Ledit préavis sera communiqué simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date à laquelle le préavis de dénonciation aura été communiqué à l'autre Partie contractante, à moins qu'il ne soit retiré avant la fin de cette période d'un commun accord entre les Parties contractantes.

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature par les deux Parties contractantes et à la date à laquelle le Gouvernement des États-Unis d'Amérique aura reçu du Gouvernement de la République populaire de Pologne notification écrite de l'approbation de l'Accord par le Conseil des ministres de la République populaire de Pologne. L'exercice des droits conférés par le présent Accord est subordonné au Mémorandum d'accord ci-joint et à tout arrangement supplémentaire futur dont pourraient convenir d'un commun accord les Parties contractantes.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Varsovie le 16 avril 1985, en deux exemplaires, en langues anglaise et polonaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

JOHN DAVIS

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :

JOZEF SOBIERAJ

TABLEAU

A. Une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis seront autorisées à exploiter des services aériens dans les deux sens sur chacune des routes indiquées et à faire des escales régulières en Pologne aux points précisés dans le présent paragraphe :

1) À partir des États-Unis via des points intermédiaires situés à Varsovie et un autre point en Pologne qui sera désigné par le Gouvernement des États-Unis (note 1) et au-delà jusqu'à des points situés en dehors de la Pologne sans limitation géographique ou directionnelle.

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

1) A partir de points situés en Pologne via des points intermédiaires au Danemark, en Suède, en Norvège, en Finlande, en République fédérale d'Allemagne, en Tchécoslovaquie, en Hongrie, en Roumanie, en Autriche, en Suisse, aux Pays-Bas, en Belgique, en Espagne, en Irlande, en Islande et à Montréal (note 2) jusqu'à New York et un autre point aux États-Unis qui sera désigné par le Gouvernement de la Pologne (note 3).

C. Des points situés sur l'une quelconque des routes indiquées pourront, au choix des entreprises de transport aérien désignées, ne pas être desservis par l'un quelconque ou la totalité des vols.

Note 1 : Les droits d'exploiter à ce point peuvent être exercés lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de la Pologne est autorisée à exercer le droit d'exploiter au point supplémentaire aux États-Unis figurant au paragraphe B 1).

Note 2 : Montréal pourra être desservi soit comme point intermédiaire avant New York, soit comme point situé au-delà de New York.

Note 3 : Les droits d'exploiter à ce point pourront être exercés lorsqu'un gros-porteur pourra exploiter à l'aéroport de Varsovie sans conditions ou limites spéciales.

MÉMORANDUM D'ACCORD

Conformément aux dispositions de l'article 12 de l'Accord entre les États-Unis et la Pologne relatif au transport aérien du 16 avril 1985, les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit en ce qui concerne la vente de services de transport aérien en Pologne :

1. Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront vendre sur leurs systèmes nationaux, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, à toute personne, des titres de transport aérien en monnaie librement convertible en utilisant à cette fin leurs propres documents de transport.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront vendre directement à tout citoyen polonais des titres de transport sur les services convenus entre les points d'accès en Pologne et aux États-Unis, en monnaie convertible et en monnaie polonaise combinées en utilisant à cette fin leurs propres documents de transport. Le paiement partiel en monnaie 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 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 convenus au cours d'un mois civil, comme indiqué 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 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, comme indiqué à la Banque nationale de Pologne.

3. 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 monnaie convertible provenant de la vente de transports aériens au titre des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

S'agissant de la monnaie polonaise recueillie de la vente de transports aériens au titre des paragraphes 2 et 3, les organismes polonais compétents convertiront une partie de ces recettes provenant de chaque billet aller retour, ou la moitié du montant précisé pour chacun des billets aller simple, conformément au tableau suivant :

a. En 1985 - 200 dollars

b. En 1986 - 200 dollars

c. En 1987 - 230 dollars

Les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pourront, sur une base trimestrielle, convertir et transférer lesdites recettes dans les 15 jours suivant la demande.

Les procédures de conversion et de transfert sont établies par la Banque nationale de Pologne conformément au présent mémorandum et aux principes qui y sont définis.

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 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 d'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 d'affaires courantes des employés ;

14. Les services de communication sortante ;

15. Les frais de justice et les honoraires professionnels ;

16. Les réparations de biens ou d'équipement ;

17. Les services de livraison, de transport et de sécurité ;

18. Le carburant pour l'équipement motorisé au sol, limité de la même manière que les autres entreprises étrangères 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 pour lesdits achats feront l'objet d'un accord entre les autorités compétentes du Gouvernement polonais et certaines entreprises de transport aérien désignées des États-Unis. Le Gouvernement polonais, par les présentes, donne les assurances que toute la documentation requise relative aux achats et aux exportations sera fournie sans délai ou fardeau administratif excessif.

Pour les États-Unis :

JOHN DAVIS

Pour la République populaire de Pologne :

JOZEF SOBIERAJ