

Warszawa, dnia 2 lipca 2021 r.

Poz. 601

UMOWA

o komunikacji lotniczej między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Państwem Kuwejt,

podpisana w Kuwejcie dnia 31 maja 1977 r.

Przekład

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Państwa Kuwejt
/zwane dalej "Umawiającymi się Stronami"/,

Pragnąc popierać rozwój komunikacji lotniczej między Polską
Rzeczpospolitą Ludową a Państwem Kuwejt i przyczynić się w naj-
większym możliwym zakresie do współpracy międzynarodowej w tej
dziedzinie,

Pragnąc przy prowadzeniu tej komunikacji stosować zasady i postanowienia Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i Układu o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych, otwartych do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku,

Uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1

OKREŚLENIA

W rozumieniu niniejszej Umowy, jeżeli z kontekstu nie wynika inaczej określenie:

- a/ "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, o ile zostały one przyjęte przez obie Umawiające się Strony;
- b/ "władze lotnicze" oznacza w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ministerstwo Komunikacji a w przypadku Państwa Kuwejt, Generalną Dyрекcję Lotnictwa Cywilnego lub, w obydwu przypadkach, każdą inną osobę lub organ uprawniony do wykonywania funkcji nale-

- żących do wymienionych władz;
- c/ "wyznaczone przedsiębiorstwo" oznacza przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, które jedna Umawiająca się Strona wyznaczyła w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z artykułem 3 niniejszej Umowy, jako przedsiębiorstwo uprawnione do eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych na trasach określonych zgodnie z ustępem 1 artykułu 2 niniejszej Umowy;
- d/ "terytorium", "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza" i "ładowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie ustalone w artykułach 2 i 96 Konwencji;
- e/ "zdolność przewozowa":
- w odniesieniu do statku powietrznego oznacza potencjalny udźwig handlowy danego statku powietrznego oferowany na trasie lub części trasy,
 - w odniesieniu do uzgodnionej linii lotniczej oznacza pojemność statku powietrznego używanego na takiej linii, pomnożoną przez częstotliwość użytkowania takiego statku powietrznego w określonym czasie na trasie lub części trasy;
- f/ "taryfa" oznacza opłaty należne za przewóz pasażerów, bagażu i towarów oraz warunki stosowania tych opłat, łącznie z opłatami i warunkami z tytułu działalności agencyjnej oraz innymi pomocniczymi usługami, lecz z wyłączeniem wynagrodzenia lub warunków za przewóz poczty;
- g/ "wykaz" oznacza Wykaz tras załączony do niniejszej Umowy lub zmieniony zgodnie z postanowieniami ustępu 3 artykułu 13 niniejszej Umowy. Wykaz stanowi integralną część niniejszej Umowy a wszystkie odesłania do Umowy obejmują odesłania do Wykazu chyba, że Umowa stanowi inaczej.

ARTYKUŁ 2

PRYZNANIE PRAW I PRZYWILEJÓW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu umożliwienia

jej wyznaczonemu przedsiębiorstwu ustanowienia i eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w odpowiedniej części Wykazu do niniejszej Umowy /zwanych dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami"/.

2. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie będzie korzystało z następujących praw:

- a/ przelotu ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych oraz
- c/ lądowania na wspomnianym terytorium w punkcie lub punktach określonych dla danej trasy w Wykazie w celu wyładowywania i załadowywania pasażerów, poczty i towarów w ruchu międzynarodowym.

ARTYKUŁ 3

WYZNACZENIE I ZEZWOLENIE

1. Eksploatacja uzgodnionych linii na określonych trasach zgodnie z ustępem 1 artykułu 2 niniejszej Umowy może być rozpoczęta w każdym czasie pod warunkiem, że:

- a/ Umawiająca się Strona, której zostały przyznane prawa wyszczególnione w ustępie 2 artykułu 2, wyznaczyła przedsiębiorstwo w formie pisemnej oraz
- b/ Umawiająca się Strona przyznającą te prawa zezwoliła wyznaczonemu przedsiębiorstwu na uruchomienie linii lotniczych.

2. Umawiająca się Strona przyznającą te prawa, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, powinna udzielić bez nieuzasadnionej zwłoki wymienionego zezwolenia na eksploatację uzgodnionych linii pod warunkiem, że w odniesieniu do tych uzgodnionych linii będzie ustalona taryfa zgodnie z postanowieniami artykułu 12 niniejszej Umowy.

3. Przedsiębiorstwo wyznaczone przez którąkolwiek Umawiającą się

Stronę może być zobowiązane do udowodnienia drugiej Umawiającej się Stronie, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przez tę Umawiającą się Stronę w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona może wstrzymać wykonywanie praw przewidzianych w artykule 2 niniejszej Umowy przez przedsiębiorstwo wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę, jeżeli takie przedsiębiorstwo nie jest w stanie udowodnić na żądanie, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo albo do osób lub korporacji posiadających jej przynależność państwową.

ARTYKUŁ 4

UNIEWAŻNIENIE, OGRANICZENIE I NAŁOŻENIE WARUNKÓW

1. Każda Umawiająca się Strona może zawiesić wykonywanie przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony praw wyszczególnionych w artykule 2 niniejszej Umowy lub nałożyć takie warunki jakie może uważać za konieczne przy wykonywaniu tych praw przez dane przedsiębiorstwo w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo nie przestrzega ustaw i przepisów Umawiającej się Strony przyznającej te prawa lub gdy w inny sposób narusza warunki eksploatacji przewidziane w niniejszej Umowie; prawo to będzie wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną chyba, że niezwłoczne zawieszenie lub nałożenie warunków jest konieczne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów/w interesie bezpieczeństwa lotnictwa.

2. W przypadku działań podjętych przez jedną Umawiającą się Stronę na podstawie niniejszego artykułu, prawa obu Umawiających się Stron nie będą naruszone.

ARTYKUŁ 5

ZWOLNIENIA OD OPLAT CELNYCH ORAZ INNYCH OPLAT I NALEŻNOŚCI

1. Statki powietrzne używane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony a także ich normalne wyposażenie, części zamienne, zapasy paliwa i smarów oraz zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/, znajdujące się na pokładach takich statków powietrznych będą zwolnione od wszystkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych podatków lub opłat przy wejściu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że takie wyposażenie i zapasy pozostaną na pokładach statków powietrznych do czasu ich wywozu.

2. Zapasy paliwa, smary, części zamienne, normalne wyposażenie i zapasy pokładowe wwiezione na terytorium każdej Umawiającej się Strony przez lub na rzecz wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony lub wzięte na pokład statków powietrznych eksploatowanych przez takie wyznaczone przedsiębiorstwo oraz przeznaczone wyłącznie do użytku w związku z eksploatacją międzynarodowych linii lotniczych będą zwolnione od wszelkich krajowych opłat i należności, łącznie z opłatami celnymi i kosztami inspekcyjnymi nakładanymi na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony nawet jeżeli te zapasy są przeznaczone do zużycia na części lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały wzięte na pokład. Może być wymagane, aby wyżej wymienione materiały pozostawały pod nadzorem lub kontrolą celną.

3. Normalne wyposażenie pokładowe, części zamienne, zapasy pokładowe oraz zapasy paliwa i smarów pozostające na pokładzie statku powietrznego którejkolwiek Umawiającej się Strony mogą być wyladowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tej Umawiającej się Strony, które mogą wymagać, aby te materiały pozostawały pod ich nadzorem aż do czasu ich wywozu lub zadysponowania nimi w inny sposób zgodnie z przepisami celnymi.

4. Materiały biurowe i reklamowe, pojazdy oraz wyposażenie biur niezbędne do utrzymywania przedstawicielstwa wyznaczonego przedsiębiorstwa, wwiezione na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą zwolnione od wszelkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych i innych krajowych podatków lub opłat.

ARTYKUŁ 6

POSTANOWIENIA FINANSOWE

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawo przekazywania, według oficjalnego kursu wymiany, nadwyżek wpływów nad wydatkami uzyskanymi na jej terytorium w związku z przewozem pasażerów, bagażu, przesyłek pocztowych i towaru przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z przepisami dewizowymi obowiązującymi na ich odnośnych terytoriach. W przypadku, gdy sposób płatności między Umawiającymi się Stronami reguluje specjalna umowa, stosuje się tę umowę.

2. Wpływy i dochody uzyskane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony za przewóz pasażerów, bagażu, przesyłek pocztowych i towaru na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą zwolnione od wszelkich podatków i opłat.

3. Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się nie pobierać podatków od wynagrodzeń pracowników drugiej Umawiającej się Strony delegowanych z jej kraju do pracy w przedstawicielstwach wymienionych w artykule 7 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 7

Wyznaczone przedsiębiorstwa będą miały prawo utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swoje przedstawicielstwa z personelem niezbędnym dla eksploatacji uzgodnionych linii.

ARTYKUŁ 8

PRZEPISY DOTYCZĄCE WEJŚCIA I ODPRAWY

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

2. Ustawy, reguły i przepisy obowiązujące w jednej Umawiającej się Stronie dotyczące wejścia lub odprawy z jej terytorium pasażerów, załóg lub towarów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego /takich jak przepisy dotyczące wejścia, odprawy, imigracji, paszportów, cła i kwarantanny/ będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg lub towarów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę w czasie, gdy znajdują się w granicach terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

3. Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim przez terytorium Umawiającej się Strony będą poddani uproszczonej kontroli celnej i imigracyjnej. Bagaż i towar będzie zwolniony od opłat celnych, kosztów inspekcyjnych i innych krajowych opłat i należności, jeżeli znajdują się one w tranzycie bezpośrednim.

ARTYKUŁ 9

POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będzie miało jednakowe i równe możliwości eksploatacji linii lotniczych na każdej trasie określonej zgodnie z artykułem 2 ustęp 1 niniejszej Umowy między ich odnośnymi terytoriami.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych zgodnie z artykułem 2 ustęp 1 niniejszej Umowy, wyznaczone przedsiębior-

stwo każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniało interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie lotnicze, które to ostatnie eksploatuje na całości lub części tras.

3. Głównym zadaniem uzgodnionych linii eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo będzie oferowanie, przy racjonalnym współczynniku załadowania, zdolności przewozowej dostosowanej do bieżącego i rozsądnie przewidywanego zapotrzebowania na przewóz pasażerów, poczty i towarów pochodzących z lub przeznaczonych na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo. Prawo wyznaczonego przedsiębiorstwa którejkolwiek Umawiającej się Strony do wyladowywania lub załadowywania ruchu międzynarodowego w punkcie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, przeznaczonego do lub pochodzącego z krajów trzecich, będzie wykonywane zgodnie z zasadą, że ruch taki będzie miał charakter uzupełniający a zdolność przewozowa będzie pozostawała w związku z:

- a/ zapotrzebowaniem na przewóz między terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo a punktami położonymi na określonych trasach;
- b/ zapotrzebowaniem na przewóz na obszarach, przez które przechodzi linia lotnicza, przy uwzględnieniu innych usług przewozowych ustanowionych przez przedsiębiorstwa lotnicze państw danego obszaru, oraz
- c/ wymogami eksploatacyjnymi tranzytowych linii lotniczych.

ARTYKUŁ 10

ZATWIERDZANIE ROZKŁADÓW LOTÓW

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa będą zawiadamiały władze lotnicze Umawiających się Stron nie później niż na trzydzieści dni przed inauguracją linii lotniczych na trasach określonych zgodnie z artykułem 2 ustęp 1 niniejszej Umowy o typie usług, typach statków powietrznych, które będą używane oraz rozkładach lotów. To samo będzie miało zastosowanie od-

powiednio do późniejszych zmian jak również przed każdym letnim i zimowym rozkładem.

2. Władze lotnicze otrzymujące takie rozkłady lotów będą normalnie zatwierdzały te rozkłady lub proponowane zmiany do nich. W żadnym przypadku wyznaczone przedsiębiorstwa nie będą mogły rozpocząć eksploatacji linii przed zatwierdzeniem rozkładów przez odpowiednie władze lotnicze. Ten przepis będzie odpowiednio stosowany przy późniejszych zmianach.

ARTYKUŁ 11

INFORMACJE I STATYSTYKI

Władze lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony będą przedstawiały władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, takie okresowe lub inne dane statystyczne, które mogą być rozsądnie wymagane w celu przeglądu zdolności przewozowej oferowanej przez wyznaczone przedsiębiorstwo pierwszej Umawiającej się Strony na trasach określonych zgodnie z artykułem 2 ustęp 1 niniejszej Umowy. Takie dane powinny zawierać wszystkie informacje potrzebne dla określenia wielkości przewożonego ruchu.

ARTYKUŁ 12

USTALANIE TARYF

1. Taryfy na każdej uzgodnionej linii będą ustalane na rozsądnym poziomie z należyтым uwzględnieniem wszystkich elementów oceny łącznie z kosztem eksploatacji, słusznym zyskiem, charakterystyką linii na różnych trasach /taką jak standardy szybkości i komfortu/ i taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych na każdej części określonych tras. Taryfy te będą ustalane zgodnie z następującymi postanowieniami niniejszego artykułu.

2. Taryfy wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu, w miarę możliwości, będą uzgadniane w odniesieniu do każdej z określonych tras między zainteresowanymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami w konsultacji,

w razie potrzeby, z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi eksploatującymi całość lub część tej trasy, a także porozumienie, w miarę możliwości, będzie osiąganę zgodnie z procedurą ustalania taryf Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego. Taryfy uzgodnione w ten sposób będą podlegały zatwierdzeniu przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron oraz będą przedstawiane tym władzom najpóźniej na 60 dni przed proponowaną datą ich wejścia w życie. W przypadkach szczególnych, okres ten może być skrócony, z zastrzeżeniem zgody wymienionych władz.

3. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa nie mogą uzgodnić którejkolwiek z tych taryf lub, jeżeli z jakiegokolwiek powodu taryfa nie może być uzgodniona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron będą starały się ustalić taryfę w drodze porozumienia między nimi.

4. Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do zatwierdzenia jakiejkolwiek taryfy przedstawionej im zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu lub ustalenia jakiejkolwiek taryfy zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, sprawa będzie przedstawiona Umawiającym się Stronom do rozstrzygnięcia zgodnie z postanowieniami artykułu 14 niniejszej Umowy.

5. Do czasu ustalenia taryf zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu będą stosowane taryfy już obowiązujące. Jednakże, ważność taryfy nie może być przedłużona na mocy niniejszego ustępu na dłużej niż 12 miesięcy po dniu, w którym ona w inny sposób miałaby wygasnąć.

ARTYKUŁ 13

KONSULTACJE

1. Władze lotnicze Umawiających się Stron, w razie potrzeby, będą dokonywały wymiany poglądów w celu zapewnienia ścisłej współpracy i zgodności we wszystkich sprawach dotyczących stosowania niniejszej Umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować konsultacje drugiej Umawiającej się Stronie w celu zmiany niniejszej Umowy lub Załącznika. Takie konsultacje rozpoczną się w terminie 60 dni od daty otrzymania takiej propozycji. Każda zmiana niniejszej Umowy, będąca rezultatem takich konsultacji, będzie zatwierdzona przez każdą Umawiającą się Stroną zgodnie z jej konstytucyjną procedurą lub ustawodawstwem wewnętrznym i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych stwierdzających takie zatwierdzenie.

3. W przypadku, gdy zmiana dotyczy wyłącznie Załącznika, będą przeprowadzane konsultacje między władzami lotniczymi Umawiających się Stron. Jeżeli te władze uzgodnią nowy lub zrewidują Załącznik, uzgodnione zmiany wejdą w życie po potwierdzeniu ich w drodze wymiany not dyplomatycznych.

ARTYKUŁ 14

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. W przypadku powstania sporu między Umawiającymi się Stronami dotyczącego interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą w pierwszej kolejności starały się rozstrzygnąć ten spór w drodze negocjacji między nimi.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia sporu w drodze negocjacji w ciągu 60 dni, przekażą one spór do decyzji osobie lub organowi albo na żądanie jednej z Umawiających się Stron trybunałowi arbitrażowemu. Skład trybunału arbitrażowego będzie następujący:

- a/ każda Umawiająca się Strona mianuje jednego arbitra; jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie mianuje swego arbitra w ciągu 60 dni, taki arbiter będzie mianowany przez Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na żądanie drugiej Umawiającej się Strony,
- b/ trzeci arbiter, który powinien posiadać obywatelstwo trzeciego kraju i który będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowe-

go, będzie wyznaczony albo:

- i/ w drodze porozumienia między Umawiającymi się Stronami; albo
- ii/ jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną co do tego porozumienia w ciągu 60 dni, w drodze wyznaczenia Przewodniczącego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na wniosek którejkolwiek Umawiającej się Strony.

3. Trybunał arbitrażowy podejmuje decyzje większością głosów. Takie decyzje będą obowiązujące dla obu Umawiających się Stron. Każda Umawiająca się Strona będzie ponosiła koszty swego arbitra jak również swego zastępstwa procesowego; koszty przewodniczącego oraz wszystkie inne koszty będą ponoszone w równych częściach przez Umawiające się Strony. We wszystkich innych sprawach trybunał arbitrażowy będzie ustalał swoją własną procedurę postępowania.

ARTYKUŁ 15

ZGODNOŚĆ Z WIELOSTRONNYMI KONWENCJAMI

W przypadku wejścia w życie ogólnej wielostronnej konwencji o komunikacji lotniczej, przyjętej przez Umawiające się Strony, postanowienia takiej Konwencji będą miały priorytet przed postanowieniami niniejszej Umowy. Każde rozmowy w celu określenia zakresu, w którym niniejsza Umowa będzie uchylona, zawieszona, zmieniona lub uzupełniona przez postanowienia tej wielostronnej Konwencji, będą prowadzone zgodnie z artykułem 13 ustęp 2 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 16

WYPÓWIEDZENIE

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zawiadomić drugą Stronę w drodze notyfikacji o jej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Kopia notyfikacji powinna być jednocześnie przesłana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W przypadku przekazania takiej notyfikacji, niniejsza Umowa utraci swą moc po upływie

dwunastu miesięcy od daty otrzymania jej przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że notyfikacja o wypowiedzeniu zostanie wycofana w drodze porozumienia między Umawiającymi się Stronami przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania notyfikacja będzie uważana za otrzymaną po upływie czternastu dni od dnia otrzymania jej kopii przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 17

REJESTRACJA

Niniejsza Umowa, Załącznik i każda zmiana do nich będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 18

TYTUŁY

Tytuły umieszczone w niniejszej Umowie w nagłówku każdego artykułu są użyte w celu powoływania się i wygody oraz w żadnym przypadku nie mają na celu określania, ograniczania lub opisywania zakresu lub celu niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 19

WEJŚCIE W ŻYCIE

1. Niniejsza Umowa będzie zatwierdzona zgodnie z procedurą konstytucyjną lub ustawodawstwem wewnętrznym każdej Umawiającej się Strony i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych potwierdzających to zatwierdzenie.

2. Niniejsza Umowa będzie stosowana tymczasowo od dnia podpisania.

Sporządzono w Kuwejcie dnia 31 maja 1977 roku, w dwu egzemplarzach w języku angielskim.

Z upoważnienia Rządu
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

/-/ Jan Raczkowski
Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Komunikacji

Z upoważnienia Rządu
Państwa Kuwejt

/-/ Jaber Al-Athby Al-Sabah
Dyrektor Generalny
Lotnictwa Cywilnego

W Y K A Z T R A S

1. Trasy, które będą eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w obu kierunkach:

<u>Punkt początkowy</u>	<u>Punkty pośrednie</u>	<u>Punkt w Kuwejcie</u>	<u>Punkty położone dalej</u>
Punkt w Polsce	Ateny	Kuwejt	Dżakarta Sydney

Uwaga: Oba wyznaczone przedsiębiorstwa, według własnego wyboru, mogą omijać jeden lub więcej punktów na określonych trasach w jednym lub wszystkich lotach pod warunkiem, że takie loty rozpoczynają się na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo.

2. Trasy, które będą eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo Państwa Kuwejt w obu kierunkach:

<u>Punkt początkowy</u>	<u>Punkty pośrednie</u>	<u>Punkt w Polsce</u>	<u>Punkty położone dalej</u>
Kuwejt	dwa punkty pośrednie	Warszawa	jeden punkt

Uwaga: Oba punkty pośrednie i punkt położony dalej będą określone później oraz uzgodnione między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron.

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC
AND
THE STATE OF KUWAIT

The Government of the Polish People's Republic and the Government of the State of Kuwait (hereinafter called "the Contracting Parties"),
Desiring to foster the development of Air Services between the Polish People's Republic and the State of Kuwait and to promote in the greatest possible measure international co-operation in this field,
Desiring to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation and of the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, have agreed as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

For the purpose of this agreement, unless the text otherwise requires:-

- a) "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof approved by both Contracting Parties.
- b) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Polish People's Republic, the Ministry of Transport, in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation or, in both cases any other person or agency authorised to perform the functions exercised by the said authorities;
- c) "Designated Airline" means an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article (3) of this Agreement as being an airline which is authorised to operate the agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article (2) of this Agreement;



- d) "Territory" "Air Service" "International Air Service" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) "Capacity" means:-
- I - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route.
- II- in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.
- f) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
- g) "Schedule" means the route schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (3) of Article (13) of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

ARTICLE 2

GRANTING OF RIGHTS AND PRIVILEGES

- 1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule thereto (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).
- 2) Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:
- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,



- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes, and
- c) to make stops in the said territory at the point or points specified for that route in the schedule for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION

- 1) The agreed services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement may be started at any time, provided:
 - a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (2) of Article 2 have been granted, has designated an airline in writing, and
 - b) the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline to initiate the air services.
- 2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, give without undue delay the said authorisation to operate the agreed services, provided that a tariff in respect of the agreed services shall have been established in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement.
- 3) The airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.
- 4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the privileges provided for in Article 2 of this Agreement from an airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or corporations.

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

ARTICLE 4REVOCAATION, LIMITATION AND IMPOSITION OF CONDITIONS

- 1) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by that airline of those privileges where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
- 2) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

ARTICLE 5EXEMPTIONS FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES AND CHARGES

- 1) Aircraft operated on international air services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party. Provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
- 2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced in the territory of each Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international air services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when those

ES -

α.

supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

- 3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- 4) Office and advertising materials, vehicles and office equipment necessary to maintain the representation of the designated airline, introduced in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other national duties or taxes.

ARTICLE 6

FINANCIAL PROVISIONS

- 1) Either Contracting Party undertakes to grant the other Contracting Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party in conformity with currency regulations being in force on their respective territories. Whenever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.
- 2) The receipts and profits earned by the designated airline of one Contracting Party from the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from any taxes or charges.
- 3) Each Contracting Party undertakes not to collect taxes from salaries of employees of the other Contracting Party delegated from its country to work in the representations mentioned in Article 7 of this Agreement.

RS

A.

ARTICLE 7

The designated airlines shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party their representations with the necessary personnel to operate the agreed services.

ARTICLE 8ENTRY AND CLEARANCE REGULATIONS

- 1) The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
- 2) The laws, rules and regulations in force at one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft (such as regulation relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.
- 3) Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be subject to a simplified form of customs and immigration control. Baggage and freight shall be exempt from customs duties, inspection fees and other national duties and charges if in direct transit.

ARTICLE 9CAPACITY PROVISIONS

- 1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement between their respective territories.



2) In the operation of agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) Article 2 of this Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the whole routes or parts thereof.

3) The agreed ~~air~~ services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark or to disembark at the point in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principles that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

- a) traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes;
- b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airline of the States comprising the area, and
- c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 10

APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes as well as before each summer and winter schedule.

- 2) The aeronautical authorities receiving such flight schedules shall normally approve the schedules or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules are approved by the aeronautical authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.

ARTICLE 11

INFORMATION AND STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried.

ARTICLE 12

ESTABLISHMENT OF TARIFFS

- 1) The tariffs on any agreed ~~air~~ service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service on the various routes (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.
- 2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation when necessary with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, whenever possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be submitted to these authorities at least 60 days

prior to the proposed date of introduction of these tariffs. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

- 3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.
- 4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.
- 5) Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 13
CONSULTATIONS

- 1) Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.
- 2) Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or the Schedule. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date of receipt of such request. Any amendments to this Agreement agreed to as a result of such consultation shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures

or national legislation and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

- 3) If the amendment relates only to the Schedule, the consultations shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, the agreed amendments shall come into force as soon as they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 14

SETTLEMENT OF DISPUTES

- 1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations between themselves.
- 2) If the Contracting Parties fail to reach within 60 days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to a person or body or at the request of one of the Contracting Parties to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:
 - a) Each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate its arbitrator within 60 days, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation at the request of the other Contracting Party.
 - b) The third arbitrator, who shall be a national of a third state and who shall preside the arbitral tribunal, shall be nominated either,
 - i) by agreement between the Contracting Parties; or
 - ii) if within 60 days the Contracting Parties do not so agree, by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation by the request of either Contracting Party.



- 3) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the Chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE 15

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph (2) Article 13 of this Agreement.

ARTICLE 16

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time notify the other of its decision to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organisation of its copy.

RS

AF

ARTICLE 17
REGISTRATION

This Agreement, the Schedule and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18
TITLES

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

ARTICLE 19
ENTRY INTO FORCE

- 1) This Agreement shall be approved pursuant to the constitutional procedures or the national legislation of each Contracting Party and shall come into effect on the day of the exchange of diplomatic notes stating their approval.
- 2) This Agreement shall provisionally apply from the date of signature.

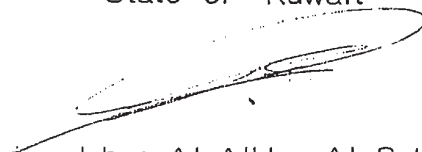
Done in two originals at Kuwait on the 31st May 1977 in the English language.

For the Government of the
Polish People's Republic



Raczkowski Jan
Vice Minister - Under Secretary
of State, Ministry of Transport.

For the Government of the
State of Kuwait



Jaber Al-Athby Al-Sabah
Director General of Civil Aviation

SCHEDULE

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

<u>Point of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Point in Kuwait</u>	<u>Points Beyond</u>
Point in Poland	Athens	Kuwait	Jakarta Sydney

Note: The two designated airlines, at their option, may omit calling at any one or more points on the specified routes on any or all its flights, provided that such flights shall commence in the territory of the Contracting Party designating that airline.

2. Route to be operated by the designated airline of the State of Kuwait in both directions:

<u>Point of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Point in Poland</u>	<u>Points Beyond</u>
Kuwait	two Intermediate Points	Warsaw	One Point

Note: The two intermediate points and the point beyond will be specified later and agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.