

Warszawa, dnia 29 września 2020 r.

Poz. 874

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Haszymidzkiego Królestwa Jordanii o komunikacji lotniczej,

sporządzona w Ammanie dnia 22 listopada 1993 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Haszymidzkiego Królestwa Jordanii zwane dalej "Umawiającymi się Stronami",

będąc stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku oraz

pragnąc zawrzeć umowę, uzupełniającą do tej Konwencji, w celu ustanowienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich odnośne terytoria,

uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1
DEFINICJE

Dla celów niniejszej Umowy, jeśli z kontekstu nie wynika inaczej:

- a) określenie "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 Konwencji i każdą zmianę Załączników do Konwencji dokonaną zgodnie z jej Artykułami 90 i 94, jeżeli te Załączniki i zmiany wejdą w życie w odniesieniu do obydwu Umawiających się Stron;
- b) określenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, a w przypadku Rządu Haszymidzkiego Królestwa Jordanii, Zarząd Lotnictwa Cywilnego/Ministerstwo Transportu i/lub każdy inny organ prawnie upoważniony do pełnienia funkcji wykonywanych obecnie przez te władze;
- c) określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy;
- d) określenie "terytorium" w odniesieniu do Państwa oznacza obszary lądowe i przylegające wody terytorialne, znajdujące się pod władzą zwierzchnią tego Państwa;

- e) określenie "linia lotnicza" oznacza linię lotniczą obsługiwaną przez statki powietrzne w zakresie transportu publicznego pasażerów, poczty lub ładunków. Określenia "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwa lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie odpowiednio określone dla nich w Artykule 96 Konwencji;
- f) określenie "wyposażenie statku powietrznego", "zapasy pokładowe" i "części zamienne" posiadają znaczenie odpowiednio określone dla nich w Załączniku 9 do Konwencji;
- g) "pojemność" w odniesieniu do "statku powietrznego" oznacza udźwig handlowy tego statku powietrznego dostępny na trasie lub części trasy; oraz
- h) "oferowanie" w odniesieniu do "uzgodnionej linii" oznacza pojemność statku powietrznego eksploatowanego na tej linii pomnożoną przez częstotliwość operacji tego statku powietrznego w danym okresie czasu i na danej trasie lub części trasy.

ARTYKUŁ 2 PRYZYKNANIE PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa określone w niniejszej Umowie, w celu ustanowienia linii lotniczych na trasach określonych zgodnie z Załącznikami do niniejszej Umowy. Takie linie i trasy zwane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę korzystają z następujących praw przy obsłudze linii lotniczych:
 - a) przelotu bez lądowania nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony;
 - b) wykonywania lądowań na tym terytorium w celach niehandlowych; oraz
 - c) wykonywania lądowań na tym terytorium w punktach na określonych trasach, w celu przywiezienia i zabrania pasażerów, ładunków i poczty w ruchu międzynarodowym, przybywających lub udających się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub kraju trzeciego.
2. Żadne z postanowień ustępu 1 niniejszego Artykułu nie oznacza przyznania przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony przywileju zabierania, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów, ładunków i poczty przewożonych za opłatą lub na zasadzie najmu i udających się do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 3
WYZNACZENIE I UPOWAŻNIENIE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo do wyznaczenia, za pośrednictwem władz lotniczych, w drodze pisemnego powiadomienia drugiej Umawiającej się Strony, jednego lub więcej przedsiębiorstw lotniczych w celu eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych na określonych trasach.
2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 4 i 5 niniejszego Artykułu, niezwłocznie udzielić przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.
3. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo, w drodze pisemnego powiadomienia drugiej Umawiającej się Strony, cofnąć wyznaczenie przedsiębiorstwa lotniczego i wyznaczyć inne przedsiębiorstwo lotnicze.
4. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę wykazania, że posiada ono lub one kwalifikacje potrzebne do wypełnienia wymagań określonych w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przez te władze lotnicze zgodnie z postanowieniami Konwencji przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych.
5. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówienia przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, albo nałożenia takich warunków, jakie mogłyby wydać się jej konieczne w odniesieniu do wykonywania przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze praw określonych w Artykule 2 niniejszej Umowy, w każdym przypadku, gdy ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lub do jej obywateli.
6. Jeśli przedsiębiorstwo lotnicze zostało wyznaczone i upoważnione, może ono w każdej chwili rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii lotniczych, pod warunkiem, że w odniesieniu do tej linii obowiązuje taryfa, określona zgodnie z postanowieniami Artykułu 10 niniejszej Umowy.

7. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo zawiesić korzystanie przez przedsiębiorstwo lotnicze z przywilejów określonych w ustępie 1 Artykułu 2 niniejszej Umowy lub nałożyć takie warunki, jakie uzna ona za niezbędne przy korzystaniu przez przedsiębiorstwo z tych przywilejów, w każdym przypadku, kiedy przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw lub przepisów Umawiającej się Strony udzielającej tych przywilejów lub w inny sposób nie działa zgodnie z warunkami określonymi lub wynikającymi z niniejszej Umowy, pod warunkiem, że jeśli nie jest istotne natychmiastowe zawieszenie lub nałożenie takich warunków dla zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów, prawo to będzie zastosowane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną. W takim przypadku, konsultacje powinny rozpocząć się w okresie trzydziestu (30) dni od dnia przekazania prośby o ich przeprowadzenie przez którąkolwiek z Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 4

SPOSÓB EKSPLOATACJI UZGODNIONYCH LINII

1. Przedsiębiorstwom lotniczym obu Umawiających się Stron zapewnione będzie słuszne i sprawiedliwe traktowanie, tak aby mogły korzystać z jednakowych i równych możliwości przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach pomiędzy ich odnośnymi terytoriami.
2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii, przedsiębiorstwa lotnicze każdej z Umawiających się Stron będą brać pod uwagę interesy przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, tak, aby nie oddziaływać niekorzystnie na linie, które obsługują na całości lub na części tych samych tras te przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.
3. Uzgodnione linie lotnicze eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle dopasowane do zapotrzebowania na przewóz na określonych trasach i będą miały jako swój zasadniczy cel zapewnienie, przy racjonalnym wskaźniku wykorzystania, oferowania odpowiedniego do zaspokojenia aktualnych i dających się rozsądnie przewidzieć potrzeb w zakresie przewozu pasażerów, ładunków i poczty pochodzących z/lub przeznaczonych na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze. Zapewnienie przewozu pasażerów, ładunków i poczty zarówno zabranych z, jak i przywiezionych do, punktów na określonych trasach na terytoriach Państw innych niż wyznaczających przedsiębiorstwa lotnicze powinno być zgodne z ogólnymi zasadami, że oferowanie powinno być dostosowane do:

- a) zapotrzebowania na przewozy do i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze;
 - b) zapotrzebowania na przewozy na obszarze, przez który przebiega linia, po uwzględnieniu innych usług transportowych ustanowionych przez przedsiębiorstwa lotnicze Państw obejmujących ten obszar;
 - c) zapotrzebowanie linii tranzytowych.
4. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wymagane będzie porozumienie handlowe pomiędzy dwoma lub więcej wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi. Porozumienie handlowe będzie przedłożone odnośnym władzom lotniczym do zatwierdzenia.
5. Częstotliwości i rozkłady lotów na uzgodnionych liniach będą określone w drodze wzajemnego porozumienia pomiędzy dwoma lub więcej wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i przedłożone władzom lotniczym do zatwierdzenia co najmniej na 30 dni przed ich wejściem w życie. W przypadku, gdy takie porozumienie nie może być osiągnięte przez dwa lub więcej wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze, sprawa ta powinna być przekazana władzom lotniczym Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 5 STOSOWANIE USTAW

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony odnoszące się do dopuszczenia na jej terytorium lub opuszczenia jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej służbie powietrznej albo do eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych, będą stosowane w odniesieniu do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego przez drugą Umawiającą się Stronę i będą przestrzegane przez te statki powietrzne przy wlocie lub wylocie oraz w czasie przebywania na terytorium tej pierwszej Umawiającej się Strony.
2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony odnoszące się do dopuszczenia na jej terytorium lub opuszczenia jej terytorium przez pasażerów, załogi lub ładunki znajdujące się na statku powietrznym, włączając przepisy odnoszące się do dopuszczenia, odprawy, imigracji, paszportów, cła i wymagań sanitarnych będą miały zastosowanie wobec pasażerów, załóg lub ładunków przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony przy wlocie, wylocie lub w czasie przebywania na terytorium tej pierwszej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 6 UZNAWANIE ŚWIADECTW I LICENCJI

Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez jedną Umawiającą się Stronę i nadal pozostające w mocy, będą uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę, w celu eksploatacji uzgodnionych linii. Jednakże każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo odmowy uznania za ważne, w odniesieniu do lotów nad jej własnym terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji wydanych jej własnym obywatelom lub potwierdzonych przez inne Państwo.

ARTYKUŁ 7 OCHRONA LOTNICTWA

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji, w ich wzajemnych stosunkach, stanowią nieodłączną część niniejszej Umowy.
2. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony powinny w szczególności działać zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku i Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku i innych umów wielostronnych rządzących ochroną lotnictwa, wiążących obie Umawiające się Strony.
3. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, pasażerów, załóg, portów lotniczych oraz urządzeń nawigacji lotniczej, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
4. Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie, w jakim te przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji,

użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub stałą siedzibę na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

5. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby w odniesieniu do jej użytkowników statków powietrznych stosowano wymóg przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 4 powyżej, stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przybyciu, opuszczeniu lub w czasie pobytu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni, aby efektywnie stosowane były środki na jej terytorium w zakresie ochrony statków powietrznych i kontroli pasażerów, załóg, bagażu podręcznego, bagażu, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania statków powietrznych.
6. Każda Umawiająca się Strona będzie przychylnie rozpatrywać każdą prośbę ze strony drugiej Umawiającej się Strony w zakresie zastosowania rozsądnych, specjalnych środków ochrony, dla przeciwstawienia się konkretnej groźbie.
7. Każda Umawiająca się Strona będzie także przychylnie rozpatrywać prośbę drugiej Umawiającej się Strony w zakresie przystąpienia do wzajemnych porozumień administracyjnych, w których władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą dokonać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony własnej oceny środków bezpieczeństwa stosowanych przez użytkowników statków powietrznych w odniesieniu do lotów wykonywanych na terytorium tej pierwszej Umawiającej się Strony.
8. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia bezprawnego zawiadnięcia statkami powietrznymi albo innych bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu takich statków, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwianie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego wydarzenia lub groźby jego zaistnienia.
9. Jeśli Umawiająca się Strona ma uzasadnioną podstawę, aby sądzić, że druga Umawiająca się Strona nie stosuje postanowień niniejszego Artykułu, ta pierwsza Umawiająca się Strona może zażądać natychmiastowych konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną.

ARTYKUŁ 8
ZWOLNIENIA OD CEŁ I PODATKÓW

1. Każda Umawiająca się Strona będzie, na zasadzie wzajemności, zwalniać wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony w możliwie najszerszym zakresie wynikającym z jej prawa wewnętrznego od ograniczeń importowych, opłat celnych, podatków akcyzowych, opłat inspekcyjnych i innych krajowych podatków i opłat stosowanych w odniesieniu do paliwa lotniczego, smarów, zużywających się zapasów technicznych, części zamiennych włączając silniki, normalnego wyposażenia statków powietrznych, zapasów pokładowych (włączając alkohol, tytoń, napoje i inne produkty przeznaczone na sprzedaż pasażerom w ograniczonych ilościach w czasie lotu) i innych pozycji, które będą przeznaczone do użycia wyłącznie w powiązaniu z wykonywaniem obsługi statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych tej Umawiającej się Strony eksploatujących uzgodnione linie, a także w odniesieniu do zapasów biletów, lotniczych listów przewozowych, komputerowych systemów rezerwacji i wszelkich innych materiałów, które noszą znaki przedsiębiorstwa lub zwykłych materiałów publicystycznych rozprowadzanych bezpłatnie przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze.
2. Zwolnienie udzielone w niniejszym Artykule będzie stosowane w odniesieniu do pozycji, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu:
 - a) przywiezione na terytorium jednej Umawiającej się Strony przez lub w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, pozostających na pokładzie statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony przy wlocie na lub wylocie z terytorium drugiej Umawiającej się Strony;
 - b) zabrane na pokład statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony z zamiarem zużycia ich przy eksploatacji uzgodnionych linii; niezależnie czy te pozycje będą zużyte w całości lub w części na terytorium Umawiającej się Strony udzielającej zwolnienia, pod warunkiem, że takie pozycje nie zostaną wyładowane na terytorium tej Umawiającej się Strony.

3. Normalne wyposażenie statku powietrznego, jak również materiały i zapasy zwykle pozostające na pokładzie statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych którejkolwiek z Umawiających się Stron mogą zostać wylądowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku, mogą one pozostać pod nadzorem tych władz aż do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie zgodne z przepisami celnymi.

ARTYKUŁ 9

RUCH W TRANZYCIE BEZPOŚREDNIM

Pasażerowie, bagaż i ładunki w tranzycie przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające obszaru portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu będą poddawane jedynie bardzo uproszczonej kontroli; bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

ARTYKUŁ 10

TARYFY

1. Taryfy, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należytym uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, łącznie z kosztem eksploatacji, słusznym zyskiem, charakterystykami linii.
2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi obu Umawiających się Stron.
3. Porozumienia, zawarte zgodnie z ustępem 2 powyżej, mogą, gdy to możliwe, być osiągnane w ramach systemu ustalania taryf Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego lub w ramach innego wielostronnego systemu ustalania taryf.
4. Taryfy uzgodnione w ten sposób będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na trzydzieści (30) dni przed datą proponowaną dla wejścia ich w życie; w szczególnych przypadkach, termin ten może być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

5. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z innego powodu taryfa nie może być ustalona zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych piętnastu (15) dni wymienionego w ustępie 1 niniejszego Artykułu okresu trzydziestu (30) dni jedna z Umawiających się Stron zawiadomi drugą Umawiającą się Stronę o braku zgody co do którejkolwiek taryfy uzgodnionej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron starać się będą uzgodnić taryfy.
6. Jeśli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do zatwierdzenia jakichkolwiek taryf przedłożonych im stosownie do ustępu 4 niniejszego Artykułu albo co do określenia taryfy zgodnie z ustępem 5, spór będzie rozstrzygany zgodnie z postanowieniami Artykułu 15 niniejszej Umowy.
7. Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 4 niniejszego Artykułu, żadna taryfa nie wejdzie w życie, jeśli nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.
8. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu będą pozostawać w mocy do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

ARTYKUŁ 11 TRANSFER NADWYŻKI WPŁYWÓW

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony będą miały prawo do sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio albo za pośrednictwem agenta, w walucie lokalnej lub w jakiegokolwiek wolno wymienialnej walucie, na zasadzie wzajemności dla obu wyznaczonych przewoźników.
2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą miały prawo do transferu z terytorium sprzedaży na swoje terytorium, nadwyżki uzyskanej na terytorium sprzedaży, wpływów nad wydatkami. Transfer taki będzie obejmować wpływy ze sprzedaży, dokonywanych bezpośrednio lub poprzez agenta, usług przewozu lotniczego, a także z dodatkowych usług pomocniczych oraz zwykłe oprocentowanie uzyskane z tych dochodów w czasie gdy pozostają one w depozycie przed dokonaniem transferu.

3. Przychody i zyski, uzyskane przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek z Umawiających się Stron na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w związku z przewozem pasażerów, ładunków i poczty będą zwolnione od wszelkich opłat i podatków.

ARTYKUŁ 12 DZIAŁALNOŚĆ HANDLOWA

Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów drugiej Umawiającej się Strony, wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały jednakową możliwość w zakresie:

- a) zatrudniania personelu technicznego i handlowego dla eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach oraz ustanawiania i funkcjonowania biur na terytorium drugiej Umawiającej się Strony;
- b) wystawiania wszelkiego rodzaju dokumentów przewozowych oraz reklamowania i promowania sprzedaży na terytorium drugiej Umawiającej się Strony;
- c) unikania nieuczciwej konkurencji i promowania ruchu bazującego na prawach handlowych trzeciej i czwartej wolności; włączając powstrzymywanie się od podcinania stawek w krajach trzecich dla ruchu przeznaczanego na terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 13 KONSULTACJE I ZMIANY

1. W duchu ścisłej współpracy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą konsultować się wzajemnie od czasu do czasu, w celu zapewnienia wykonywania i należytego stosowania postanowień niniejszej Umowy i jej Załącznika.
2. Jeśli jedna z Umawiających się Stron uzna za pożądaną zmianę jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Umowy, może ona zażądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną. Takie konsultacje (które mogą być przygotowane w drodze dyskusji między władzami lotniczymi) mogą rozpocząć się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od dnia prośby o konsultacje, jeśli obydwie Umawiające się Strony nie uzgodnią przedłużenia tego okresu.
Uzgodnione w ten sposób zmiany będą zatwierdzone przez każdą Umawiającą się Stronę zgodnie z jej procedurami konstytucyjnymi i wejdą w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych wskazujących takie zatwierdzenie.

3. Zmiany do Załącznika będą uzgadniane przez odpowiednie władze Umawiających się Stron i wejdą w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych.

ARTYKUŁ 14 UMOWY WIELOSTRONNE

W przypadku zawarcia ogólnej wielostronnej umowy dotyczącej transportu lotniczego, wiążącej obie Umawiające się Strony, niniejsza Umowa będzie odpowiednio zmieniona, tak, aby dostosować jej postanowienia do takiej umowy.

ARTYKUŁ 15 ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. Jeśli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji między sobą.
2. Jeśli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia osobie lub instytucji; jeśli tego nie uzgodnią, spór będzie przekazany na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania przez którąkolwiek z Umawiających się Stron od drugiej Umawiającej się Strony noty dyplomatycznej żądającej rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w ciągu następnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeśli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w tym okresie lub jeśli nie osiągnęło zgody co do trzeciego arbitra we wskazanym okresie, każda Umawiająca się Strona może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od sytuacji. W takich przypadkach, trzeci arbiter powinien być obywatelem kraju trzeciego i powinien pełnić funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego.
3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

4. Każda z Umawiających się Stron będzie ponosić koszty wyznaczonego przez siebie arbitra oraz personelu pomocniczego, zaś obie Umawiające się Strony będą ponosić w równej wysokości wszelkie dalsze koszty związane z działalnością trybunału, włączając koszty przewodniczącego.
5. Jeśli i jak długo jedna z Umawiających się Stron lub wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze nie stosuje się do decyzji wydanej stosownie do niniejszego Artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, wstrzymać lub cofnąć prawa lub przywileje, jakich udzieliła na mocy niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie nie wywiązującej się z zobowiązań albo wyznaczonemu przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom lotniczym tej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 16 DANE STATYSTYCZNE

Władza lotnicza każdej Umawiającej się Strony będzie dostarczała władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony, na żądanie tej drugiej, takie okresowe lub inne sprawozdania statystyczne, jakich można rozsądnie żądać dla ustalenia wielkości oferowania na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 17 ROZWIĄZANIE UMOWY

1. Niniejsza Umowa jest zawarta na czas nieoznaczony.
2. Każda Umawiająca się Strona może zawiadomić w każdym czasie drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze rozwiązania niniejszej Umowy; takie zawiadomienie będzie równocześnie przekazane do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu (12) miesięcy od dnia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę zawiadomienia o zamiarze rozwiązania Umowy, chyba że w drodze porozumienia się między Umawiającymi się Stronami, takie zawiadomienie będzie wycofane przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę, uważać się będzie, że otrzymała je ona po upływie czternastu (14) dni od otrzymania zawiadomienia przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 18
REJESTRACJA W MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI LOTNICTWA CYWILNEGO

Niniejsza Umowa i wszelkie zmiany do niej, włączając wymianę not, będą zarejestrowane przez którąkolwiek z Umawiających się Stron w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 19
WEJSCIE W ŻYCIE

1. Niniejsza Umowa i jej Załączniki będą tymczasowo stosowane od dnia podpisania.
2. Niniejsza Umowa wejdzie w życie ostatecznie w dniu wymiany not dyplomatycznych potwierdzających, że została ona zatwierdzona zgodnie z procedurami konstytucyjnymi Umawiających się Stron.

Sporządzono w Ammanie dnia .. *22 listopada* 1993r w dwóch egzemplarzach w językach polskim, arabskim, i angielskim. Wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku różnic, tekst angielski jest rozstrzygający.

Z UPOWAŻNIENIA RZĄDU
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ



Z UPOWAŻNIENIA RZĄDU
HASZYMIŹKIEGO KRÓLESTWA
JORDANII



ZAŁĄCZNIK

WYKAZ TRAS

Część I

1. Trasy, które obsługiwane będą przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej w obu kierunkach:

PUNKTY POCZĄTKOWE	PUNKTY POŚREDNIE	PUNKTY KOŃCOWE	PUNKTY POŁOŻONE DALEJ
Punkty w Polsce	Ateny, Sofia, Istambuł i/lub Ankara, Bukareszt, Praga, Wiedeń, Berlin, Budapeszt, Rzym, Larnaca, Kair	Amman	Dubaj, Sharjah, Abu Dhabi, Pekin, Delhi, Bangkok, Karachi

2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze każdej z Umawiających się Stron mogą, w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach omijać którykolwiek z powyższych punktów, pod warunkiem, że uzgodnione linie rozpoczynają się i kończą na terytorium tej Umawiającej się Strony.
3. W zakresie korzystania z praw hanlowych piątej wolności w punktach pośrednich i punktach położonych dalej, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze przedłożą swoje proponowane wykazy tras odnośnym władzom lotniczym do zatwierdzenia.

Część II

1. Trasy, które obsługiwane będą przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze Haszymidzkiego Królestwa Jordanii w obu kierunkach:

PUNKTY POCZĄTKOWE	PUNKTY POŚREDNIE	PUNKTY KONCOWE	PUNKTY POŁOŻONE DALEJ
Punkty w Jordanii	Ateny, Sofia, Istambuł i/lub Ankara, Bukareszt, Praga, Berlin, Budapeszt, Rzym, Wiedeń, Larnaca, Belgrad	Warszawa	Nowy Jork, i/lub Chicago, Montreal i/lub Toronto, trzy punkty w Europie do później- szego okreś- lenia

2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze każdej z Umawiających się Stron mogą, w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach omijać którykolwiek z powyższych punktów, pod warunkiem, że uzgodnione linie rozpoczynają się i kończą na terytorium tej Umawiającej się Strony.
3. W zakresie korzystania z praw hanlowych piątej wolności w punktach pośrednich i punktach położonych dalej, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze przedłożą swoje proponowane wykazy tras odnośnym władzom lotniczym do zatwierdzenia.

ملحق الطرق الجوية

الجزء الأول

١. الطرق التي ستستخدمها مؤسسة الطيران المعينه من قبل المملكة الاردنية الهاشمية في كلا الاتجاهين :-

نقاط مغادرة	نقاط توسط	نقاط هبوط	نقاط ما وراء
نقطة في الاردن	اثينا، صوفيا، استانبول و / او انقره، بوخارست براغ، بودابست روما، فينا، لارنكا، بلغراد	نقطة في وارسو	نيويورك و / او شيكاغو، مونتريال تورنتو، ثلاث نقاط في اوروبا يتم الاتفاق عليها فيما بعد

٢. يحق لمؤسسة الطيران المعينه من قبل اي من الطرفين المتعاقدين حذف اي من النقاط الواردة اعلاه على اي من او جميع رحلاتها ، شريطة ان تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذا الخط وتنتهي في اقليم ذلك الطرف المتعاقد .

٣. لممارسة حرية النقل الجوي الخامسة على نقاط التوسط ونقاط ما وراء ، يجب على مؤسسات الطيران المعينه ان تقدم جدولها المقترح لسلطات الطيران المختصة للموافقة عليه .

الجزء الثاني

١٠ الطرق التي ستستخدمها مؤسسة الطيران المعينه من قبل جمهورية بولندا :-

نقاط مغادرة	نقاط توسط	نقاط هبوط	نقاط ما وراء
نقطة في بولندا	اشينا، صوفيا، استانبول و/او انقره، بوخارست بودابست، روما لارنكا، القاهرة	عمان	دبي ، الشارقة ، ابو ظبي ، بكين ، دلهي ، بانكوك، كراتشي

- ٢٠ يحق لمؤسسة الطيران المعينه من قبل اي من الطرفين المتعاقدين حذف اي من النقاط الواردة اعلاه على اي من / او جميع رحلاتها شريطة ان تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذا الخط وتنتهي في اقليم ذلك الطرف المتعاقد .
- ٣٠ حقوق النقل بالحرية الخامسة على نقاط التوسط ونقاط ما وراء يجب على مؤسسات الطيران المعينة ان تقدم جدولها المقترح لسلطات الطيران المختصة للموافقة عليه .

المادة التاسعة عشر
الدخول الى حيز التنفيذ

١. تطبق هذه الاتفاقية وملاحقها بصورة مؤقتة من تاريخ التوقيع عليها .
٢. تدخل هذه الاتفاقية الى حيز التنفيذ النهائي منذ اليوم الذي يتم فيه تبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية والتي تؤكد انه قد تم الموافقة عليها طبقا للأجراءات الدستورية للطرفين المتعاقدين .

جرر في عمان هذا اليوم الثاني والعشرين من شهر تشرين ثاني عام ١٩٩٣م باللغات العربية ، البولندية و الانجليزية . كل النصوص تعتبر بالتساوي معتمده . وفي حالة ظهور اية اختلافات فإن النص الانجليزي هو الذي يجب ان يكون السائد .

عن حكومة جمهورية
بولندا

Paula

الدكتور آدموند بافلاك
الوزير المفوض بالسفارة
البولندية في عمان

عن حكومة المملكة الاردنية
الهاشمية

أحمد جويبر
مدير عام سلطة الطيران
المدني

المادة الخامسة عشر
تسجيل الاتفاقية لدى منظمة الطيران المدني الدولية

يجب ان تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات عليها ، بما في ذلك تبادل المذكرات لدى المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) من قبل اي من الطرفين المتعاقدين .

المادة السابعة عشر
انتهاء الاتفاقية

- ١ . يجب ان يكون عقد هذه الاتفاقية لمدة غير محدودة من الزمن .
- ٢ . يحق لاي طرف متعاقد في اي وقت ان يخطر الطرف المتعاقد الاخر بقراره بانتهاء هذه الاتفاقية ، مثل هذا الاخطار يجب ان يبلغ في نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدني ، في مثل هذه الحالة فأن الاتفاقية تعتبر بحكم المنتهية بعد مرور (١٢) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر للاخطار الا اذا سحب هذا الاخطار بالاتفاق قبل انقضاء هذه المدة .
- وفي حالة عدم الاقرار باستلام ذلك الاخطار من قبل الطرف المتعاقد الاخر ، فأن ذلك يعتبر في حكم الاستلام بعد مضي (١٤) يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار .

المادة السادسة عشر
الأحصائيات

يجب على سلطات الطيران لأي طرف متعاقد ان تقوم وبناء على طلب سلطات الطيران من الطرف المتعاقد الآخر بتزويدها بالمعلومات الدورية او غيرها من البيانات الاحصائية التي تتطلبها وبصورة معقولة لغرض اعادة النظر في السعة المعروفة على الخدمات المتفق عليها من قبل مؤسسات الطيران المعينه التابعة للطرفين المتعاقدين .

٥. في حالة عدم تمكن أي من الطرفين المتعاقدين أو عدم تمكن مؤسسة الطيران المعينه من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في الامتثال الى القرار الصادر طبقا لهذه الملة، فيمكن للطرف المتعاقد الآخر ان يحدد ، يعلق او يوقف اية حقوق او امتيازات ممنوحة له بمقتضى الاتفاقية الحالية للطرف المتعاقد الآخر غيابيا او لمؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه والناجعة لذلك الطرف المتعاقد .

المادة الخامسة عشر
فض الخلافات

- ١٠ إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، فيجب على الطرفين المتعاقدين في اول الامر محاولة فض الخلاف بينهما بطريق المفاوضات .
- ١٢ إذا فشل الطرفان المتعاقدان في تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات فيمكن لهما احالة الخلاف لاتخاذ قرار بذلك الى شخص او هيئة ، واذا لم يتفقا على ذلك فيمكن احالة الخلاف الى هيئة تتكون من ثلاثة محكمين بناء على طلب أى طرف متعاقد . يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم واحد والثالث يعين من قبل المحكمين الاثنى ، يقوم كل طرف متعاقد بترشيح محكم خلال فترة (٦٠) يوما من تاريخ تسلم أى من الطرفين المتعاقدين اشعارا من الطرف المتعاقد الآخر بالطرق الدبلوماسية بطلب التحكيم وتعيين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) يوما اخرى .
- واذا فشل أى من الطرفين المتعاقدين بتعيين محكم خلال المدة المحددة ، او اذا لم يعين المحكم الثالث في الفترة المحددة فيمكن لأى طرف متعاقد ان يطلب من رئيس المنظمة الدولية للطيران المدني بتعيين محكم او محكمين كما تتطلبه الحاجة . في هذه الحالة يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة ويقوم بتنفيذ مهامه كرئيس لهيئة التحكيم .
- ١٣ يجب على الطرفين المتعاقدين الأمتثال لأى قرار يصدر طبقا للفقرة (٢) من هذه المادة .
- ١٤ يتحمل كل طرف متعاقد التكاليف المترتبة على المحكم الذى قام بتعيينه واى جهاز مساعد ، ويقوم الطرفان المتعاقدان بالتساوى بتحمل التكاليف الأخرى المترتبة على أنشطة هيئة التحكيم بما فيها الرئيس .

المادة الرابعة عشر
المعاهدات الجماعية

في حالة عقد اية معاهدة جماعية عامة تتعلق بالنقل الجوي ،
واصبح الطرفين المتعاقدين مرتبطين بها . فيجب ان تعدل هذه
الاتفاقية لتتطابق احكام تلك المعاهدة .

المادة الثالثة عشر
المشاورات والتعديلات

- ٠١ تتشاور بين الحين والآخر سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين فيما بينهما وبروح من التعاون الوثيق وذلك لتأكيد تنفيذ احكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب ومراعاة ملاحظتها .
- ٠٢ اذا ارتضى اى من الطرفين المتعاقدين ضرورة اجراء تعديل على اى بند من هذه الاتفاقية ، فانه يجوز له طلب اجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الاخر. يمكن لهذه المشاورات (والتي يمكن ان يتم التحضير لها بمحادثات بين سلطات الطيران) ان تبدأ خلال فترة (٦٠) يوما من تاريخ الطلب ، ما لم يتفق كلا الطرفين المتعاقدين على تمديد هذه الفترة . التعديلات المتفق عليها يجب ان تحظى بموافقة كلا الطرفين المتعاقدين طبقا للاجراءات الدستورية اللازمة لديه وتدخل الى حيز التنفيذ في اليوم الذى يتم فيه تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تبين تلك الموافقة .
- ٠٣ التعديلات على الملحق يجب ان يتم الموافقة عليها من قبل السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين ويجب ان تدخل الى حيز التنفيذ في اليوم الذى يتم فيه تبادل المذكرات الدبلوماسية .

المادة الثانية عشر
النشاطات التجارية

تتمتع مؤسسات الطيران المعينه في كل طرف متعاقد ، بفرص متساوية وذلك تبعاً للقوانين والتعليمات الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر، وذلك فيما يتعلق ب :-

أ - تعيين موظفين فنيين وتجاريين لتنفيذ الخدمات المتفق عليها على الطرق المحدده وانشاء وتشغيل مكاتب في اقليم الطرف المتعاقد الآخر .

ب - اصدار جميع الوثائق المتعلقة بالنقل والقيام بالدعاية والاعلام عن المبيعات في اقليم الطرف المتعاقد الآخر .

ج - تجنب المنافسة غير الشريفة ودعم الحركة المبدية على الحريتين الثالثة والرابعة . هذا وقد اتفق كلا الوفدين على ان تتمتع مؤسسات الطيران المعينه عن اجراء اية خصومات على التعرفة في اقليم الطرف الثالث وذلك فيما يخص الحركة الجوية المتوجهة الى اقليم اي من الطرفين المتعاقدين .

المادة الحادية عشر
تحويل فائض الايرادات

١. يحق لمؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه من قبل احد الطرفين المتعاقدين بحرية بيع خدمات النقل الجوي في اقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء بشكل مباشر او عن طريق وكيل وذلك بالعمله المحلية او بأى عمله حره قابله للصرف على مبدء المعامله بالمثل لكلا الناقلين المعينيين .
٢. تتمتع مؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه من قبل الطرفين المتعاقدين بحرية تحويل فائض الايرادات على النفقات المحمله من الاقليم الذى تم فيه البيع الى موطنها الاصلي . ويتضمن مثل هذا الصافي من التحويل ايرادات المبيعات ، التي تمت مباشرة او عن طريق وكيل خدمات النقل الجوي ، والخدمات المساعدة الاضافية والفاضة التجارية المستحقة على مثل هذه الايرادات اثناء ايداعها بقصد التحويل .
٣. الايرادات والارباح المحمله من قبل مؤسسة او مؤسسات الطيران لى طرف متعاقد فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بنقل الركاب ، البضائع والبريد ، يجب ان تغطى من جميع الرسوم ، الفرائض والضرائب .

٦. اذا لم تتمكن سلطات الطيران من الموافقة على اى تعرفه مقدمة اليها بموجب الفقرة (٤) من هذه المادة ، او على تحديد اى تعرفه بموجب الفقرة (٥) ، فأنه يجب حل النزاع طبقا لشروط المادة (١٥) من هذه الاتفاقية .
٧. استنادا لنصوص الفقرة (٤) من هذه المادة ، فأنه لا يمكن لاي تعرفه ان تدخل الى حيز التنفيذ اذا لم يتم الموافقة عليها من قبل اى طرف متعاقد .
٨. ان التعريفات الموضوعة طبقا لاحكام هذه المادة ، يجب ان تبقى سارية المفعول حتى يتم وضع تعريفات جديدة وفقا لاحكام هذه المادة .

المادة العاشرة التعرفات

١٠. التعرفات المستوفاه من قبل مؤسسة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يجب ان توضع بمستويات معقوله مع مراعاة جميع العوامل ذات العلاقة بما في ذلك كلفة التشغيل ، الربح المعقول وخصائص الرحله .
١١. التعرفات المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة يجب ان يتم الموافقة عليها من قبل مؤسسات الطيران المعينه التابعة للطرفين المتعاقدين .
١٢. الموافقات المشار اليها طبقا للفقرة (٢) اعلاه حيثما امكن يمكن التوصل اليها من خلال جهاز تثبيت التعرفات التابع لإتحاد النقل الجوى الدولى ، او اية اتفاقية جماعية بخصوص وضع التعرفات .
١٣. تقدم التعرفات التي تم الاتفاق عليها الى سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين للموافقة عليها على الأقل قبل (٣٠) يوما من الموعد المقترح لتقديمها ، وفي حالات خاصة يمكن تقصير هذه المدة بعد موافقة السلطات المذكورة .
١٤. اذا لم تتمكن مؤسسات الطيران المعينه من الاتفاق على اى من هذه التعرفات او اذا لم يتم تثبيتها لآية اسباب اخرى طبقا للفقرة (٢) من هذه المادة او اذا قام احد الطرفين المتعاقدين خلال ال (١٥) يوما من مدة ال (٣٠) يوما المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة بأشعار الطرف المتعاقد الآخر بعدم قناعته بأى من التعرفات المتفق عليها . طبقا لأحكام الفقرة (١) من هذه المادة ، بأشعار الطرف المتعاقد الآخر بعدم قناعته بأى من التعرفات المتفق عليها طبقا لأحكام الفقرة (٢) من هذه المادة ، فإنه عندئذ يتوجب على سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين ببذل مساعيها للاتفاق على التعرفات.

المادة الخامسة
حركة المرور المباشرة

الركاب ، الأمتعة ، البضائع التي تمر عبر إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وغير مغادره لمنطقة المطار المخصص لمثل هذا الغرض يجب ان تخضع فقط لمراقبة مبسطة جدا . الأمتعة والبضائع التي تمر مباشرة يجب ان تعفى كذلك من رسوم الجمارك والضرائب الأخرى المشابهة .

ب - المواد المحمولة داخل الطائرة التابعة لمؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه من قبل احد الطرفين المتعاقدين الى اقليم الطرف المتعاقد الاخر والمعدة للاستعمال اثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها ، سواء تم استعمال او استهلاك هذه المواد كليا او جزئيا داخل اقليم الطرف المتعاقد الذي يمنح تلك الاعفاءات ، شريطة عدم التصرف بتلك المواد في اقليم ذلك الطرف المتعاقد .

٣ . المعدات المعتادة والمستعملة لاغراض الطيران وكذلك المواد والمؤن التي يحتفظ بها عادة على متن طائرات مؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه من قبل اي طرف متعاقد يمكن ان تفرغ في اقليم الطرف المتعاقد الاخر ، فقط بموافقة سلطات الجمارك التابعة لذلك الاقليم .
في هذه الحالة يمكن وضع هذه المعدات تحت اشراف تلك السلطات الى ان يعاد تصديرها او التخلص منها طبقا للأنظمة الجمارك .

المادة الثامنة
الاعفاء من الرسوم والضرائب

٥١ يجب ان يعفى كل طرف متعاقد بناء على مبداء المعاملة بالممثل مؤسسة الطيران المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، الى اقصى حد ممكن وفقا للقوانين الوطنية المطبقة لديها من قيود الاستيراد ، الرسوم الجمركية ، الرسوم الضريبية ، رسوم التفتيش واية رسوم او ضرائب محلية اخرى على الطائرات ، وقود الطائرات ، زيوت التشحيم ، المعدات الفنية المستهلكة ، قطع الغيار ويشمل ذلك محركات الطائرات ، المعدات المعتادة ، مخزونات الطائرات (يشمل المشروبات الروحية ، التبغ واية منتجات معدة للبيع للركاب خلال الرحلة بكميات محددة) واية مواد اخرى معدة فقط للاستعمال لأغراض عمليات الطائرات او الخدمات على متنها التابعة لمؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه لذلك الطرف المتعاقد الآخر والتي تستثمر الخدمات المتفق عليها ،بالاضافة الى كوبونات تذاكر السفر ، بوالص الشحن (مرة واحدة لأدخال كمبيوتر واية مطبوعات تحمل شعار المؤسسة واية مواد دعائية توزع مجانا من قبل تلك المؤسسة المعينه او المؤسسات .

٥٢ تطبق الاعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على العناصر الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة .

٦- المواد التي تدخل الى اقليم اى من الطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر او من ينوب عنها والتي تبقى على متن الطائرات التابعة لمؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه من قبل احد الطرفين المتعاقدين عند الوصول الى او المغادرة من اقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٥٥. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز الزام هؤلاء المستثمرين للطائرات لمراعاة احكام امن الطيران المشار اليها في الفقرة (٤) اعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الاخر بالنسبة للدخول الى او المغادرة من او خلال العبور في اقليم ذلك الطرف المتعاقد . وعلى كل طرف متعاقد ان يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الكافية داخل اقليمه لحماية الطائرات وان يفتش المسافرين والطاقم والامتعة المحمولة باليد ، البضائع ، الشحن ومستودعات الطائرات وذلك قبل واثناء صعود المسافرين او تحميل البضائع .
٥٦. على كل طرف متعاقد ان ينظر بعين العطف لاي طلب يقدمه الطرف المتعاقد الاخر ، لاتخاذ اجراءات امنية خاصة في مواجهة تهديد معين .
٥٧. على كل طرف متعاقد ان ينظر ايضاً بعين العطف لطلب الطرف المتعاقد الاخر بالدخول في ترتيبات ادارية متبادله تمكن سلطات الطيران لاحد الطرفين المتعاقدين بأجراء تقييم خاص به للإجراءات الامنية المتوفرة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر والخامة بمستثمرى الطائرات والمتعلقة بالرحلات الجوية المتجهه الى اقليم الطرف المتعاقد الاول .
٥٨. يقوم كل طرف متعاقد عند وقوع حادث او تهديد بحادث من حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية او اى فعل من الافعال الاخرى غير المشروعه ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها ، اطقمها ، المطارات او تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ، بمساعدة الطرف الاخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغيرها من التدابير الملازمة التي تستهدف الاسراع في اثناء الحادث او وضع حد للتهديد به وذلك بسرعة وامن .
٥٩. عندما يكون لدى طرف متعاقد اسسا معقوله للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الاخر قد اخل بأحكام هذه المادة ، فإنه يحق للطرف المتعاقد الاول طلب مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الاخر .

المادة السابعة

أمن الطيران

١. تمشيا مع الحقوق والالتزامات بمقتضى القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان بأن التزاماتهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع تشكل جزءا مكملا لهذه الاتفاقية .
٢. على الطرفين المتعاقدين وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي ان يتصرفا بشكل خاص وفقا لاحكام اتفاقية الجرائم وبعض الافعال الاخرى التي تتركب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ ايلول ١٩٦٣ ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون اول ١٩٧٠ ، واتفاقية قمع الافعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ ايلول ١٩٧٨ ، واية اتفاقيات جماعية تحكم أمن الطيران يرتبط بها الطرفان المتعاقدان .
٣. على الطرفين المتعاقدين ان يقدموا عند الطلب كل المساعدة الضرورية الى كل منهما لمنع افعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، او اية اعمال اخرى غير مشروعة والتي تتركب ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها ، اطقمها ، المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ومنع اى تهديد اخر ضد أمن الطيران المدني .
٤. يجب على الطرفين المتعاقدين العمل طبقا لاحكام أمن الطيران الموضوعه من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمحددة في صورة ملاحق معاهدة الطيران المدني الدولية بقدر ما تكون تلك الاحكام الامنية سارية على الطرفين المتعاقدين ، كما ويجب عليهما الزام مستثمرى الطائرات المسجلة لديهما والمستثمرين الذين يكون المركز الرئيسى لعمالهم او محل اقامتهم الرئيسية في اقليميهما ، وكذلك مستثمرى المطارات في اقليميهما ، بأن يعملوا وفقا لاحكام أمن الطيران المدني المشار اليها .

المادة السادسة
الاعتراف بالشهادات والرخص

شهادات صلاحية الطائرات ، شهادات الأهلية ، والاجازات الصادرة او المعتبره ملزمة لأحد الطرفين المتعاقدين ولا تزال سارية المفعول ، يجب الاعتراف بها باعتبارها ملزمة للطرف المتعاقد الآخر لأغراض تشغيل الخدمات المتفق عليها .

يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه ، في رفض الاعتراف بشهادات الأهلية و الاجازات الممنوحة لرعاياه او المعتبره ملزمة لدوله اخرى ، وذلك لأغراض الطيران فوق اقليمه .

المادة الخامسة
تطبيق القوانين

- ٠١ ان القوانين وانظمة احد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وخروج الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية من والى اقليمه بخصوص التشغيل والملاحة لتلك الطائرات خلال وجودها في اقليمه ، يجب ان تطبق على الطائرات التابعة لمؤسسة الطيران المعينه من قبل الطرف المتعاقد الاخر ، ويجب الالتزام بها من قبل هذه الطائرات عند الدخول الى او الخروج من وخلال وجودها في اقليم الطرف المتعاقد الاول .
- ٠٢ ان قوانين وانظمة احد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وخروج الركاب ، اطقم الطائرة او الشحن من اقليمه بما ذلك التعليمات المتعلقة بالدخول ، التصريح ، الهجرة ، الجوازات ، الجمارك والحجز الصحي ، يجب مراعاتها مباشرة او نيابة عن هؤلاء الركاب ، طاقم الطائرة او الشحن من قبل مؤسسة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر عند الدخول الى ، الخروج من او المكوث في اقليم الطرف المتعاقد الاول .

- ٤ . يتطلب وجود اتفاقية تجارية بين مؤسستي او مؤسسات الطيران المعينه خلال تشغيل الخدمات المتفق عليها ، ويجب ان تقدم الاتفاقية التجارية الى سلطات الطيران المعينه للموافقة عليها .
- ٥ . عدد الرحلات وجداول التشغيل للخدمات المتفق عليها يجب ان تكون بناء على اتفاق مشترك بين مؤسستي او مؤسسات الطيران المعينه على ان يتم تقديمها الى سلطات الطيران للموافقة عليها قبل (٣٠) يوما على الاقل من دخولها الى حيز التنفيذ . وفي حالة عدم توصل مؤسستي او مؤسسات الطيران المعينه لمثل هذه الاتفاقية تحال هذه المسألة الى سلطاتن الطيران للطرفين المتحاذين .

المادة الرابعة
صيغة تشغيل الخدمات المتفق عليها

- ٠١ يجب ان تكون لمؤسسات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين فرصة عادله ومتكافئة لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الخطوط الجوية المحدده بين اقليميهما .
- ٠٢ في حالة تشغيل الخدمات المتفق عليها ، فأن مؤسسات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين يجب ان تأخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر حتى لا تؤثر على الخدمات التي تقدمها مؤسسة الطيران الاخيرة على كافة الخطوط او على جزء من نفس الخطوط .
- ٠٣ ان الخدمات الجوية المقدمة من قبل مؤسسات الطيران المعينه من قبل الطرفين المتعاقدين ، يجب ان تأخذ بعين الاعتبار احتياجات الجمهور للنقل على الخطوط الجوية المحددة وان يكون هدفها الرئيسي تحديد عامل حمولة معقول وسعة كافية لتلبية الاحتياجات المتوقعه من ركاب ، بضائع ، وبريد القادمة من والمتوجهه الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي عين مؤسسه الطيران . وان تحديد نقل الركاب ، والبضائع والبريد والمأخوذة والمنزله في نقاط على الخطوط المحددة في اقليم الدول غير تلك الدول التي عينت مؤسسة الطيران يجب ان تكون طبقا للمبادئ العامة للسعه والتي تتعلق ب :
- ٦- متطلبات النقل من والى اقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة الطيران .
- ب - متطلبات النقل للمنطقة التي تمر بها مؤسسات الطيران بعد الأخذ بعين الاعتبار لخدمات النقل الأخرى التي تقوم بها مؤسسات الطيران التابعة لدول تلك المنطقة .
- ج - متطلبات عمليات مؤسسة الطيران .

٧. يحق لكل طرف متعاقد ان يعلق ممارسة مؤسسة الطيران للأمتيازات المحدده في الفقرة (١١) من المادة (٢) للاتفاقية الحالية ، او ان يفرض ما يراه ملائماً من الشروط على ممارسة مؤسسة الطيران لتلك الامتيازات ، في اية حالة لا تتمكن فيها مؤسسة الطيران من تطبيق القوانين او الأنظمة الخاصة بالطرف المتعاقد الذي منح تلك الامتيازات ، او في اية حالة لا تتمكن تلك المؤسسة من التشغيل طبقاً للشروط الموضوعه ضمن الاتفاقية الحالية ، شريطة ان لا يكون التحليق الطوري او فرض الشروط ضرورياً لمنح وقوع مخالفات اخرى للقوانين والأنظمة ، هذا الحق تجري ممارسته فقط بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر . وفي مثل هذه الحالة فأن المشاورات يجب ان تجري خلال فترة (٣٠) يوماً من تاريخ طلب اي من الطرفين المتعاقدين للمشاورات.

المادة الثالثة التعيين والتحويل

١. يحق لكل طرف متعاقد ان يعين كتابة من خلال سلطات الطيران المدني الى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة طيران او اكثر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الخطوط المحدده .
٢. يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند تسلمه التعيين ، ومع مراعاة شروط الفقرتين (٤ و ٥) من هذه المادة وبدون تأخير بمنح مؤسسة او مؤسسات الطيران المعينه تصريح التشغيل اللازم .
٣. يحق لكل طرف متعاقد ان يبلغ الطرف المتعاقد الآخر خطيا بسحب تعيين مؤسسة الطيران وتعيين مؤسسة طيران اخرى .
٤. سلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين قد تطلب من مؤسسات الطيران المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تقنعها بأنها مؤهلة لتنفيذ الشروط المنصوص عليها في القوانين واللائحه التي تطبقها عادة تلك السلطات وبصوره معقوله لتشغيل خدمات جويه دوليه طبقا" لشروط المعاهده .
٥. يحق لكل طرف متعاقد ان يرفض منح تصريح التشغيل المشار اليه في الفقرة (٢) من هذه المادة او ان يفرض الشروط التي يراها ضرورية على ممارسة مؤسسة الطيران المعينه للحقوق المشار اليها في المادة (٢) من الاتفاقية الحالية ، وذلك في اية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف المتعاقد بان الملكية الاساسية مع الرقابة الفعلية لتلك المؤسسة تعود للطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة او لرعاياه .
٦. عندما يحتم تعيين وتحويل مؤسسة طيران فإنه يمكن لها البدء بتشغيل الخدمات المتفق عليها ، شريطة ان تكون التعرفه المقدمة طبقا لشروط المادة (١٠) من هذه الاتفاقية قد دخلت حيز النفاذ فيما يتعلق بتلك الخدمة .

المادة الثانية

منح الحقوق

٥١ يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لغرض انشاء خدمات جوية على الخطوط المحددة طبقاً لملاحق هذه الاتفاقية مثل هذه الخدمات والخطوط المشار إليها فيما بعد على التوالي تعني " الخدمات المتفق عليها " و " الخطوط الجوية المحددة " .
تتمتع مؤسسات الطيران المعينه من قبل كل طرف متعاقد بممارسة الحقوق التالية خلال تسييرها للخدمات الجوية :-

- ٦- الطيران بدون هبوط عبر اقليم الطرف المتعاقد الآخر ،
- ب - التوقف في اقليم ذلك الطرف لأغراض غير تجارية ، و
- ج - التوقف في اقليم ذلك الطرف في نقاط على الخطوط الجوية المحددة لغرض انزال واخذ الحركة الدولية من ركاب ، بضائع و بريد القادمة من او المتوجهه الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر او لدولة ثالثة .

٥٢ ليس في الفقرة (٦) من هذه المادة ما يعطي لمؤسسات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق في ان ينقل داخل اقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاب ، بضائع او بريد مقابل اجرة أو تعويض الى نقطة اخرى في اقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

خ - تعني عبارة " السعة " فيما يتعلق " بالخدمة المتفق عليها " حمولة الطائرة المستعمله لهذه الخدمة مضروب بعدد الرحلات التي تقوم بها الطائرة خلال فترة معينه على الخط او جزء منه .

المادة الأولى
التعريف

- ٦- تعني عبارة " المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولية التي فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون اول ١٩٤٤ . وتتضمن اى ملحق لها بموجب المادة ٩٠ من تلك المعاهدة و اى تعديل للملاحق في المعاهدة بموجب المادة ٩٠ و ٩٤ طالما ان تلك الملاحق والتعديلات مطبقة من قبل الطرفين المتعاقدين .
- ب - تعني عبارة " سلطات الطيران " فيما يخص حكومة المملكة الاردنية الهاشمية سلطة الطيران المدني / وزارة النقل وفيما يخص حكومة جمهورية بولندا / وزارة النقل والاقتصاد البحري و اى سلطة مخوله قانونيا لممارسة الاعمال التي تقوم بها حاليا تلك السلطات .
- ج - تعني عبارة " المؤسسة المعينه " مؤسسة الطيران المعينه والمخوله طبقا للمادة ٣ من الاتفاقية الحالية .
- د - تعني عبارة " الاقليم " فيما يخص الدولة مساحة الارض ، والمياه الاقليمية المتاخمة لها والواقعة تحت سيادة تلك الدولة .
- هـ - تعني عبارة " الخدمة الجوية " الخدمة الجوية التي تقوم بها طائرات للنقل العام كتنقل الركاب ، البضائع والبريد .
- تعني عبارات " الخدمة الجوية الدولية " مؤسسات الطيران والتوقف لأغراض غير تجارية " المعاني المحددة لها في المادة ٩٦ من المعاهدة .
- و - تعني عبارات " معدات الطائرات " ، " مستودعات الطائرات " و " قطع الغيار " المعاني المحددة لها في الملحق ٩ من المعاهدة .
- ز - تعني عبارة " السعة " فيما يتعلق " بالطائرة " الحمولة المتوفرة لتلك الطائرة على الخط او جزء منه ،

اتفاقية بين حكومة المملكة الاردنية الهاشمية
وحكومة جمهورية بولندا تتعلق بالخدمات الجوية

ان حكومة المملكة الاردنية الهاشمية وحكومة جمهورية بولندا
(المشار اليهما بالاطراف المتعاقدة) ،
بما انهما اطراف في معاهدة الطيران المدني الدولية والتي
فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في ٧ كانون اول ١٩٤٤ ، و
رغبة منهما في عقد اتفاقية مكمله للمعاهدة المذكورة بغرض
ايشاء خدمات جوية فيما بين وما وراء اقليميهما ،
قد اتفقتا على ما يلي :-

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the Government of the Republic of Poland.
(hereinafter referred to as the " Contracting Parties)".

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, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

For the purpose of the present Agreement unless the context otherwise requires:-

- a- The term "The Convention" means the Convention on international Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- b- The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, Civil Aviation Authority/ Ministry of Transport and in the case of the Government of the Republic of Poland the Ministry of Transport and Maritime Economy and or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;
- c- The term "Designated Airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- d- The term "Territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state;
- e- The term "Air Service" means air service performed by aircraft for the public transport for passengers, mail or cargo. The terms "International Air Service" Airlines and stop for non - traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention;
- f- The term "Aircraft Equipment", "Aircraft Stores" and "Spare Parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

- g- "Capacity" in relation to "an aircraft" means the payload of that aircraft available on a route or section of a route; and
- h- "Capacity" in relation to "agreed service" means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on route or section of a route;

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in accordance with the Annexes to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and the "specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy for the conduct of air services the following rights:
 - 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 points on the specified routes for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.
- 2- Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through the Aeronautical Authorities to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes,
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (4 and 5) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorization.
3. Each Contracting Party shall have the right , by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of an airline and to designate another airline.
4. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may request the airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is or they are qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air service by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
5. Each contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6. When an airline has been designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement is in force in respect of that service.
7. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph 1 of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges, in any case 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 by or under the present Agreement provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In such a case the consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

ARTICLE 4
MODE OF OPERATING THE AGREED SERVICES

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to effect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonable anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which had designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - a- Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - b- Traffic requirements of the area through which the airlines pass, after taking account of other transport services established by airlines of the State comprising the area; and
 - c- The requirements of through airline operation.

4. A commercial Agreement between the two designated airline or airlines shall be required while operating the agreed services. The Commercial Agreement shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.
5. The frequencies and the schedules for the operations of the agreed services shall be established by mutual agreement between the two designated airline or airlines and submitted to the aeronautical authorities for approval at least 30 days prior to their entry into force. In case such an agreement cannot be reached between the two designated airline or airlines the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 5
APPLICATION OF LAWS

1. 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 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.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo 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 or cargo of the airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE 6
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

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 agreed services.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own national or rendered valid by another state.

ARTICLE 7
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on offenses and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression on Unlawful Seizure of Aircraft ; signed at the Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against The safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties .
3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties, they shall require that operators of Aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such Aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.
6. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the Aeronautical Authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined to the territory of the first Contracting Party.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

ARTICLE 8
EXEMPTIONS FROM DUTIES AND TAXES

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party 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 aircraft fuel lubrication oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation of servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, (CRS) systems and any printed material which bears the insignia or the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline or airlines.
2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
 - a- Introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.
 - b- Retained on board the aircraft of the designated airline and airlines of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;
 - c- Taken on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such

items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as material and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline or airlines 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 territory. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 9
DIRECT TRANSIT TRAFFIC

Passengers, baggage and cargo in transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control, baggage and Cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 10
TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service.
2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties .
3. Agreements according to paragraph (2) above may, where possible, be reached through the rate fixing machinery of the International Air Transport Association or any other multilateral framework for the establishment of tariffs.
4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction, in special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
5. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first 15 days of the thirty days period referred to in para 1 of this Article, one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavor to agree upon the tariffs.
6. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariffs submitted to them under paragraph

(4) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (5), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

7. Subject to the provisions of paragraph (4) of this Article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.
8. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 11
TRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party either directly or through agent, in the local currency or in any freely convertible currency on reciprocal basis for both designated carriers.
2. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipt over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
3. Receipts and profits, earned by the airline or airlines of any Contracting Party on the territory of the other Contracting Party in connection with the carriage of passengers, cargo and mail shall be exempt from all duties, charges and taxes.

ARTICLE 12
COMMERCIAL ACTIVITIES

Subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airline or airlines of each Contracting Party shall have an equal opportunity;

- a- To employ the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.
- b- To issue all kinds of documents of carriage and to advertise and to promote sales in the territory of the other Contracting Party .
- c- To avoid unfair competition and to promote traffic based on 3rd and 4th traffic rights, including the refraining from under-cutting fares in third countries for traffic destined to the territory of either Contracting Party.

ARTICLE 13
CONSULTATIONS AND MODIFICATIONS

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and Annex thereto.
2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, (which may be prepared by discussion between the aeronautical Authorities) may begin within a period of sixty (60) days of the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.
3. Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties and shall come into force on the date of an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 14
MULTILATERAL CONVENTIONS

In the event of the conclusion of any general multilateral Convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

ARTICLE 15
SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation between themselves.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation they may agree to refer the dispute for decision to some person or body if they do not so agree, dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the president of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. in such cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal,.
3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.
4. Each Contracting Party will be responsible for the cost of its designated arbitrator and subsidiary staff provided and both Contracting Parties shall share equally all such further expenses involved in the activities of the tribunal including those of the president.

5. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party.

ARTICLE 16
STATISTICS

The Aeronautical Authority of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party upon their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties.

ARTICLE 17
TERMINATION

1. The present Agreement shall be concluded for an indefinite period of time.
2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement ; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such a case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18
REGISTRATION WITH INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION ORGANIZATION


The present Agreement and any amendments to it, including Exchange of Notes, shall be registered by either Contracting Party with the International Civil Aviation Organization (I.C.A.O).

ARTICLE 19
ENTRY INTO FORCE

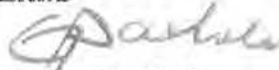
1. This Agreement and its Annexes shall be provisionally applicable from the date of initial.
2. This Agreement shall enter into force definitively on the day of the exchange of notes through diplomatic channels confirming that it had been approved in accordance with the constitutional procedures of Contracting Parties.

Done at AMMAN on the day of 22nd of Nov. 1993 , duplicate in the Arabic, Polish, and English languages. All texts are being equally authenticated. In case of any differences the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE HASHEMITE KINGDOM
OF JORDAN


Ahmad Jwieber
Director General of
Civil Aviation Authority

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF
POLAND


Dr. Edmund Pawlak
Charge d'Affaires of
the Republic of Poland

ANNEX
SCHEDULE OF ROUTES

Section 1

1. Routes to be served by the designated airline or airlines of the HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN in both directions:

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destinations	Points beyond
Points in Jordan	Athens, Sofia, Istanbul and/or Ankara, Bucharest Prague, Berlin, Budapest, Rome, Vienna, Larnaca, Belgrade	Warsaw	New York and/or Chicago Montreal and/or Toronto, three Points in Europe to be specified Later on

2. The designated airline or airlines of either Contracting Party may, on any or all flights omit any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that contracting Party.
3. For the exercise of 5th freedom traffic rights, for intermediate and points beyond, the designated airlines shall submit their proposed schedule to the respective Aeronautical Authorities for approval.

Section II

2. Routes to be served by the designated airline or airlines of the Republic of Poland.

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points beyond
Points in Poland	Athens, Sofia, Istanbul and/or Ankara, Bucharest, Prague, Vienna, Berlin, Budapest, Rome, Larnaca, Cairo	AMMAN	Dubai, Sharjah, Abu-Dhabi, Beijing, Delhi, Bangkok, Karachi

2. The designated airline or airlines of either Contracting Party may, on any or all flights omit any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that contracting Party.
3. For the exercise of 5th freedom traffic rights for intermediate and points beyond, the designated airlines shall submit their proposed schedule to the respective Aeronautical Authorities for approval.