

Warszawa, dnia 1 października 2020 r.

Poz. 881

UMOWA

między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Chińskiej Republiki Ludowej
o cywilnej komunikacji lotniczej,

podpisana w Pekinie dnia 20 marca 1986 r.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd
Chińskiej Republiki Ludowej, zwane dalej "Umawiającymi
się Stronami";

Pragnąc ułatwić przyjacielskie kontakty między
ich dwoma narodami oraz rozwijać wzajemne stosunki między
dwoma krajami w dziedzinie lotnictwa cywilnego;

Zgodziły się na ustanowienie i eksploataowanie
regularnych linii lotniczych między ich odnośnymi tery-
toriami w sposób następujący:

Artykuł 1**Definicje**

Dla celów niniejszej Umowy, jeżeli z tekstu nie wynika inaczej:

- a/ wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ministerstwo Komunikacji - Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Chińskiej Republiki Ludowej - Zarząd Lotnictwa Cywilnego Chin, albo, w obydwu przypadkach, każdą inną osobę lub organ upoważnione do wykonywania funkcji aktualnie wykonywanych przez wymienione władze;
- b/ wyrażenie "przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza każde przedsiębiorstwo transportu lotniczego oferujące lub eksploatujące międzynarodowe linie lotnicze;

- c/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione, zgodnie z Artykułem 3 tej Umowy;
- d/ wyrażenie "linia lotnicza" oznacza każdą regularną linię lotniczą obsługiwaną przez statki powietrzne w celu publicznego przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty;
- e/ wyrażenie "międzynarodowa linia lotnicza" oznacza linię lotniczą, która przebiega w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- f/ wyrażenie "zatrzymanie w celach niehandlowych" oznacza lądowanie w dowolnym celu innym niż załadowywanie czy wyładowywanie pasażerów, bagażu, towarów lub poczty;
- g/ wyrażenie "zdolność przewozowa" oznacza:
- /1/ w stosunku do statku powietrznego, udźwig handlowy tego statku powietrznego dostępny na danej trasie lub odcinku trasy,
 - /2/ w stosunku do określonej linii lotniczej, zdolność przewozową statku powietrznego użytego na tej linii pomnożoną przez częstotliwość operacji takiego statku powietrznego w danym okresie na danej trasie lub odcinku trasy;
- h/ wyrażenie "taryfa" oznacza ceny płacone za przewóz pasażerów, bagażu i towarów oraz warunki, na których te ceny są stosowane, włączając stawki i warunki dla agencji i innych służb pomocniczych, lecz wyłączając ceny lub warunki przewozu poczty;
- i/ wyrażenie "wykaz" oznacza Wykaz Tras załączony do tej Umowy lub zmieniony zgodnie z postanowieniami Artykułu 16

tej Umowy. Wykaz stanowi integralną część tej Umowy i wszelkie powoływania się na Umowę będą obejmować powoływanie się na Wykaz, z wyjątkiem kiedy postanowiono inaczej.

Artykuł 2

Przyznawanie praw

/1/ Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w tej Umowie, by umożliwić jej wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu ustanowienie i eksploataowanie regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasie /trasach/ wyszczególnionych w Wykazie, nazywanych dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami".

/2/ Z zastrzeżeniem postanowień tej Umowy, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii, na określonej trasie, z następujących praw:

- a/ przelotu ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania, ustalonymi, międzynarodowymi drogami lotniczymi lub trasami lotniczymi określonymi przez władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony,
- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych, w punkcie lub punktach uzgodnionych między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron, oraz
- c/ lądowania w punkcie lub punktach na określonej trasie, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celu zabierania na pokład i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, bagażu, towaru i poczty.

/3/ W przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony pragnie wykonać lot dodatkowy lub lot czarterowy na określonej trasie, przedłoży

ono władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony wniosek i lot będzie mógł być wykonany jedynie po uzyskaniu zgody. Wymieniony wniosek, o którym mowa, powinien być zgłoszony nie później niż siedemdziesiąt dwie godziny przed startem takiego lotu.

Artykuł 3

Wyznaczanie i upoważnianie

/1/ Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć w piśmie do drugiej Umawiającej się Strony jedno przedsiębiorstwo lotnicze do eksploatacji uzgodnionych linii na trasie określonej w Wykazie Tras.

/2/ Przeważająca część własności i rzeczywista kontrola przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez każdą z Umawiających się Stron powinna należeć do tej Umawiającej się Strony, albo jej obywateli.

/3/ Władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony będą mogły żądać od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez pierwszą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych.

/4/ Po otrzymaniu takiego wyznaczenia druga Umawiająca się Strona, z zastrzeżeniem ustępu /2/ niniejszego Artykułu, udzieli niezwłocznie wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

/5/ Z chwilą, gdy przedsiębiorstwo lotnicze zostało tak wyznaczone i upoważnione, będzie ono mogło w każdym czasie rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii.

Artykuł 4

Cofnięcie zezwolenia eksploatacyjnego

/1/ Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć lub zawiesić zezwolenie eksploatacyjne przyznane już wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony lub też nałożyć takie warunki, jakie uzna za niezbędne dla wykonania przez to przedsiębiorstwo lotnicze praw, wyszczególnionych w Artykule 2 tej Umowy, w każdym z następujących przypadków:

- a/ jeżeli nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo, albo do jej obywateli, albo
- b/ jeżeli przedsiębiorstwo to nie przestrzega ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, która przyznała te prawa, albo
- c/ jeżeli przedsiębiorstwo to nie eksploatuje uzgodnionych linii zgodnie z innymi warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie.

/2/ Prawo to będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że niezwłoczne cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia, albo nałożenie warunków przewidzianych w ustępie /1/ niniejszego Artykułu, będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

Artykuł 5

Świadczenie usług technicznych oraz wysokość opłat

/1/ Każda Umawiająca się Strona wyznaczy na swym terytorium regularny port lotniczy i zapasowe porty

lotnicze do wykorzystywania przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przy eksploatacji określonej trasy oraz udostępni temu przedsiębiorstwu lotniczemu, na swym terytorium, takie łącznościowe, nawigacyjne, meteorologiczne i inne pomocnicze służby, jakie są wymagane przy eksploatacji uzgodnionych linii.

/2/ Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej z Umawiających się Stron będzie obciążone za korzystanie z portów lotniczych, urządzeń oraz służb technicznych drugiej Umawiającej się Strony słusznymi i rozsądnymi opłatami ustalonymi przez odpowiednie władze drugiej Umawiającej się Strony. Opłaty takie nie będą wyższe od tych, które ponoszą przedsiębiorstwa lotnicze innych państw, uczestniczących w międzynarodowej służbie lotniczej, za wykorzystywanie podobnych urządzeń i służb.

Artykuł 6

Cło i opłaty celne

/1/ Statki powietrzne, używane w międzynarodowej służbie lotniczej przez wyznaczone przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, części zapasowe, zapasy materiałów pędnych, olejów /w tym płyny hydrauliczne/, smarów oraz zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/, znajdujące się na pokładzie takich statków powietrznych, będą zwolnione ze wszystkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych opłat i należności, przy wjeździe na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych aż do czasu ich wywozu.

/2/ Zapasy materiałów pędnych, oleje/w tym

płyny hydrauliczne/, smary, części zapasowe, normalne wyposażenie oraz zapasy pokładowe, wwieszone na terytorium każdej z Umawiających się Stron przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, lub na jego rzecz, albo wzięte na pokład statku powietrznego eksploatowanego przez to przedsiębiorstwo lotnicze z zamiarem użycia jedynie przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, będą zwolnione ze wszystkich opłat i należności, w tym opłat celnych i kosztów inspekcyjnych nałożonych wewnątrz terytorium pierwszej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli zapasy te mają być zużyte przy wykonywaniu lotu na części trasy nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane. Może być wymagane, aby materiały, o których mowa wyżej, były przetrzymywane pod nadzorem lub kontrolą celną.

/3/ Formalne wyposażenie pokładowe, części zapasowe, zapasy pokładowe oraz zapasy materiałów pędnych, oleje /w tym płyny hydrauliczne/ i smary, pozostające na pokładzie statków powietrznych jakiegokolwiek Umawiającej się Strony, mogą być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tej Umawiającej się Strony, które mogą żądać, aby materiały te zostały oddane pod ich nadzór i kontrolę, aż do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie zgodnie z przepisami celnymi.

/4/ Bilety lotnicze, listy przewozowe, jak również materiały reklamowe i upominki wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego którejkolwiek Umawiającej się Strony wwieszone na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą zwolnione z opłat celnych, kosztów inspekcyjnych i innych opłat i należności.

Artykuł 7

Przedstawicielstwo i personel

/1/ W celu eksploataowania uzgodnionych linii lotniczych na określonej trasie lub trasach, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie miało prawo, na zasadzie wzajemności, ustanawiać przedstawicielstwo w punkcie lub punktach lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Personel przedstawicielstw, o których mowa w tym ustępie, będzie podlegać prawom i przepisom obowiązującym w kraju, w którym takie przedstawicielstwa są umieszczone.

/2/ Członkowie personelu przedstawicielstwa wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego każdej Umawiającej się Strony, znajdującego się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, powinni być obywatelami którejkolwiek z Umawiających się Stron, chyba że zostanie uzgodnione inaczej. Liczba pracowników będzie określona, na zasadach wzajemności, przez władze lotnicze obydwóch Umawiających się Stron.

/3/ Przedstawicielstwu i personelowi wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego Umawiającej się Strony będzie udzielana, w możliwie największym rozmiarze, pomoc drugiej Umawiającej się Strony, tak by umożliwić im prowadzenie działalności bezpiecznie i skutecznie.

/4/ Wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony może prowadzić działalność w zakresie sprzedaży na terytorium drugiej Umawiającej się Strony z zachowaniem obowiązującego na tym terytorium ustawodawstwa i - gdy to konieczne - odpowiednie porozumienia mogą być zawierane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze, pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwe władze Umawiających się Stron.

/5/ Członkowie załóg wyznaczonego przedsiębiorstwa którejkolwiek Umawiającej się Strony, przylatujący na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub odlatujący z niego, powinni być obywatelami Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo którejkolwiek Umawiającej się Strony pragnie zatrudnić, jako członków załóg przylatujących na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub odlatujących z niego, osoby o innym obywatelstwie, powinno wcześniej uzyskać zgodę tej drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 8

Transfer dochodów przedsiębiorstwa lotniczego

Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczoneму przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony prawa swobodnego transferu - z zastosowaniem oficjalnego kursu wymiany - nadwyżki wpływów nad wydatkami, osiągniętej na jej terytorium, w związku z przewozem pasażerów, bagażu, towarów i poczty przez to wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze. W przypadku gdy system płatności między Umawiającymi się Stronami jest regulowany specjalnym porozumieniem, stosowane będzie to porozumienie.

Artykuł 9

Przepisy dotyczące wejścia i odprawy

/1/ Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony regulujące wejście, przebywanie, wyjście i przelot nad jej terytorium statków powietrznych używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej, jak również ustawy i przepisy regulujące wejście, przebywanie i wyjście z

jej terytorium pasażerów, załóg, bagażu, towaru i poczty, będą miały zastosowanie do statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę, jego załóg, a także pasażerów, bagażu, towarów i poczty przewożonych przez te statki powietrzne, w czasie znajdowania się na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony. Każda z Umawiających się Stron, na żądanie drugiej Umawiającej się Strony, natychmiast dostarczy jej teksty wyżej wymienionych ustaw i przepisów.

/2/ Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim przez terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony będą poddani tylko bardzo uproszczonej kontroli. Bagaż i towar, w tranzycie bezpośrednim, będą zwolnione z opłat celnych, kosztów inspekcyjnych i innych opłat i należności.

Artykuł 10

Postanowienia dotyczące zdolności przewozowej

/1/ Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą miały rozsądnie zrównoważone możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

/2/ Sprawy dotyczące częstotliwości, typu statków powietrznych, rozkładu lotów, obsługi naziemnej i inne sprawy odnoszące się do eksploatacji uzgodnionych linii będą uzgodnione w drodze konsultacji między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi obu Umawiających się Stron. Tak uzgodnione częstotliwości i typ statków powietrznych będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych obu Umawiających się Stron.

/3/ Przy eksploatacji uzgodnionych linii wy-

znaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony powinno uwzględniać interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które to ostatnie przedsiębiorstwo lotnicze eksploatuje na całości trasy lub na jej częściach.

/4/ Głównym zadaniem uzgodnionych linii, eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze, jest zapewnienie oferowania, przy racjonalnym współczynniku załadowania, zdolności przewozowej dostosowanej do zapotrzebowania na przewóz pasażerów, poczty i towarów pochodzących z terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze lub przeznaczonych na to terytorium. Prawo wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego każdej Umawiającej się Strony do załadowania lub wyładowania, w punkcie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunków w ruchu międzynarodowym do krajów trzecich lub z krajów trzecich, będzie miało charakter uzupełniający.

Artykuł 11

Informacja i statystyka

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą dostarczać władzom drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, dane statystyczne, jakie mogą być rozsądnie wymagane w celu dokonania przeglądu zdolności przewozowej oferowanej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze pierwszej Umawiającej się Strony na określonej trasie. Dane te będą obejmować wszelkie informacje potrzebne do ustalenia wielkości wykonanych przewozów.

Artykuł 12

Ustalanie taryf

/1/ Taryfy na wszystkich uzgodnionych liniach lotniczych będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należywym uwzględnieniem wszystkich właściwych czynników łącznie z kosztami eksploatacji, słusznym zyskiem, charakterem usług /jak szybkość i wygoda/ oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych dla każdej części określonej trasy. Taryfy te będą ustalane zgodnie z następującymi postanowieniami niniejszego artykułu.

/2/ Taryfy, o których mowa w ustępie /1/ niniejszego Artykułu będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi obu Umawiających się Stron po konsultacji, jeżeli to będzie potrzebne i możliwe, z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi eksploatującymi całość lub część tej trasy. Uzgodnione w ten sposób taryfy będą podlegać zatwierdzeniu przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron i będą przedkładane ich odpowiednim władzom lotniczym co najmniej na 90 dni przed proponowaną datą wprowadzenia tych taryf. Okres ten może być skrócony w pewnych przypadkach na podstawie porozumienia między wymienionymi władzami.

/3/ Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze nie może osiągnąć porozumienia co do jakiegokolwiek z tych taryf, władze lotnicze Umawiających się Stron będą się starać ustalić taryfy w drodze wzajemnego porozumienia.

/4/ Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do zatwierdzenia jakiegokolwiek taryfy, przedłożonej im zgodnie z ustępem /2/ niniejszego Artykułu, lub co do ustalenia jakiegokolwiek taryfy, zgodnie z ustępem /3/, sprawa będzie przekazana Umawiają-

cym się Stronom do rozstrzygnięcia, zgodnie z postanowieniami Artykułu 15 niniejszej Umowy.

/5/ Do czasu ustalenia nowej taryfy, zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu, ważne będą taryfy będące już w mocy. Niemniej taryfa nie będzie mogła być przedłużona, na podstawie niniejszego ustępu, więcej niż na 12 miesięcy od daty, w której, w przeciwnym razie, miałyby wygasnąć.

Artykuł 13

Dokumenty

/1/ Statki powietrzne wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego każdej Umawiającej się Strony wykonujące loty na określonej trasie będą nosić swoje państwowe i rejestracyjne znaki i przewozić na pokładzie, z zachowaniem międzynarodowych przepisów lub zaleceń przyjętych przez obie Umawiające się Strony, następujące świadectwa i dokumenty:

- a/ świadectwo rejestracji,
- b/ świadectwo zdolności do lotu,
- c/ dziennik podróży,
- d/ licencję radiostacji statku powietrznego,
- e/ licencje lub świadectwa każdego członka załogi,
- f/ listę członków załogi,
- g/ listę pasażerów podającą miejsca odlotu i przeznaczenia,
- h/ listę ładunków i poczty, oraz
- i/ deklarację generalną.

Umawiająca się Strona będzie uznawać za ważne świadectwa i licencje wymienione wyżej, wystawiane lub potwierdzone przez drugą Umawiającą się Stronę.

/2/ Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony może eksploatować uzgodnione linie lotnicze na określonej trasie /trasach/ statkami powietrznymi wydzierżawionymi z kraju trzeciego. Jednakże, w przypadku statków powietrznych o przynależności państwowej trzeciego kraju, na życzenie drugiej Umawiającej się Strony powinny być przeprowadzone konsultacje pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 14

Poszukiwanie i ratownictwo

W przypadku gdy statek powietrzny wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego Umawiającej się Strony jest w niebezpieczeństwie lub uległ wypadkowi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, ta druga Umawiająca się Strona - z zastrzeżeniem międzynarodowych przepisów i zaleceń przyjętych przez obie Umawiające się Strony:

- a/ powiadomi bezzwłocznie pierwszą Umawiającą się Stronę o wypadku,
- b/ natychmiast rozpocznie czynności poszukiwawcze i ratownicze,
- c/ udzieli pomocy pasażerom i załodze,
- d/ zapewni wszelkie środki bezpieczeństwa statkowi powietrznemu i jego zawartości,
- e/ przeprowadzi badanie wypadku,
- f/ zezwoli przedstawicielom pierwszej Umawiającej się Strony na dostęp do statku powietrznego i uczestnictwo w badaniu w charakterze obserwatorów,
- g/ udzieli zezwolenia na zabranie statku powietrznego i jego zawartości skoro tylko przestaną one być potrzebne dla celów badania,
- h/ przekaże pierwszej Umawiającej się Stronie na piśmie ostateczne wyniki oraz końcowe sprawozdanie dotyczące badania.

Artykuł 15

Konsultacje

/1/ Umawiające się Strony zapewnią prawidłowe wykonywanie i zadowalające stosowanie postanowień niniejszej Umowy w duchu ścisłej współpracy i wzajemnej pomocy. W tym celu władze lotnicze Umawiających się Stron będą konsultować się nawzajem od czasu do czasu.

/2/ Umawiająca się Strona może zażądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, w formie ustnej lub pisemnej, która powinna rozpocząć się w okresie 60 dni od daty otrzymania wystąpienia, chyba że obie Umawiające się Strony wspólnie ustalą przedłużenie tego okresu.

/3/ W przypadku powstania jakiegokolwiek różnicy zdań co do interpretacji czy wykonywania niniejszej Umowy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą dążyć do jej rozstrzygnięcia w drodze konsultacji w duchu przyjacielskiej współpracy i wzajemnego zrozumienia. Jeśli władze lotnicze nie osiągną porozumienia, Umawiające się Strony będą dążyć do uzyskania rozstrzygnięcia w drodze dyplomatycznej.

Artykuł 16

Poprawka

Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron uzna za pożądane wprowadzić poprawkę do jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Umowy, włącznie z Wykazem, może ona zażądać konsultacji od drugiej Umawiającej się Strony.

Konsultacje te, które mogą mieć miejsce między władzami lotniczymi w formie rozmów lub korespondencji, rozpoczną się w okresie 60 dni od daty otrzymania wystąpienia. Wszelkie tak uzgodnione poprawki wejdą w życie dopiero po potwierdzeniu w drodze wymiany not kanałami dyplomatycznymi.

Artykuł 17

Wypowiedzenie

Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zawiadomić drugą Umawiającą się Stronę o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Jeżeli takie zawiadomienie zostanie przekazane, niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania go przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że zawiadomienie o którym mowa, zostanie wycofane przed upływem tego okresu.

Artykuł 18

Tytuły

Tytuły umieszczone zostały w niniejszej Umowie przed każdym Artykułem w celu ułatwienia orientacji, a w żadnym razie nie w celu określenia, ograniczenia lub opisanego zasięgu lub znaczenia niniejszej Umowy.

Artykuł 19

Wejście w życie

Umowa niniejsza wejdzie w życie od daty wymiany not dyplomatycznych potwierdzających, że Umawiające

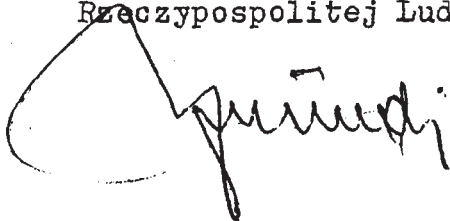
się Strony zakończyły odpowiednie postępowanie prawne.

W dowód czego, niżej podpisami, należycie upoważnieni przez swoje odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Pekinie dnia 20 marca 1986 roku w dwóch oryginalnych egzemplarzach, każdy w językach polskim, chińskim i angielskim, przyczym wszystkie teksty posiadają jednakową moc.

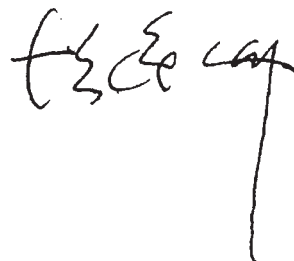
Z upoważnienia

Rządu Polskiej
Rzeczypospolitej Ludowej



Z upoważnienia

Rządu Chińskiej
Republiki Ludowej



Wykaz tras

/1/ Trasy

a/ Trasa uzgodnionych linii lotniczych eksploatowana przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej będzie przebiegać, w obu kierunkach, jak następuje:

Warszawa - jeden lub dwa punkty pośrednie - Pekin.

b/ Trasa uzgodnionych linii lotniczych eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rządu Chińskiej Republiki Ludowej będzie przebiegać, w obu kierunkach, jak następuje:

Pekin - jeden lub dwa punkty pośrednie - Warszawa.

/2/ Punkty pośrednie będą uzgadniane między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

/3/ Jakikolwiek punkt lub punkty na określonej trasie mogą być pominięte w dowolnym locie lub we wszystkich lotach według uznania wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego każdej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że operacja ta rozpoczyna się na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo.

中华人民共和国政府和波兰人民共和国政府民用航空运输协定

中华人民共和国政府和波兰人民共和国政府，以下称为“缔约双方”；为了便利两国人民之间的友好往来，发展两国民用航空方面的相互关系；就建立和经营两国领土间的定期航班，达成协议如下：

第一条 定 义

除非文中另有需要，本协定中：

（一）“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空局，波兰人民共和国方面指运输部民航总局，或双方均指被授权执行上述当局目前所行使的职能的任何个人或机构。

（二）“空运企业”，指提供或经营国际航班的任何航空运输企业。

（三）“指定空运企业”，指根据本协定第三条经指定和获准的空运企业。

（四）“航班”，指以飞机从事旅客、行李、货物或邮件的公共运输的任何定期航班。

(五) “国际航班”，指飞越一个以上国家领土上空的航班。

(六) “非运输业务性经停”，指任何目的不在于上下旅客、行李、货物或邮件的降停。

(七) “运力”：

1. 就飞机而言，指该飞机在航线或航段上可提供的商务载量。

2. 就规定航班而言，指飞行这一航班的飞机的运力乘以该飞机在一定的时期内在航线或航段上所飞行的班次。

(八) “运价”，指为运输旅客、行李和货物所支付的价格以及采用这些价格的条件，包括提供代理和其他附属服务的价格和条件，但不包括运输邮件的报酬和条件。

(九) “航线表”，指本协定所附的航线表或根据本协定第十六条的规定所修改过的航线表。该表构成本协定的组成部分。除另有规定外，对本协定的一切援引应包括对该航线表的援引。

第二条 授 权

一、缔约一方给与缔约另一方以本协定规定的权利，以使其指定空运企业能在航线表规定的航线上建立和经营国际

航班（以下分别称为“规定航线”和“协议航班”）。

二、在不违反本协定规定的情况下，缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，应享有下列权利：

（一）沿固定国际航路或缔约另一方航空当局规定的航路不降停飞越缔约另一方领土；

（二）在上述领土内缔约双方航空当局协议的地点作非运输业务性经停；

（三）在缔约另一方领土内规定航线上的地点经停，以便上下国际旅客、行李、货物和邮件。

三、缔约一方指定空运企业如欲在规定航线上作加班或包机飞行，应向缔约另一方航空当局提出申请，获得许可后方可飞行。此项申请至迟应在飞机起飞七十二小时以前提出。

第三条 指定和许可

一、缔约一方有权书面向缔约另一方指定一家空运企业，在航线表规定的航线上经营协议航班。

二、缔约一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权应属于该缔约方或其国民。

三、缔约另一方航空当局可要求被缔约一方指定的空运企业向其证明，该空运企业有资格履行根据法律和规章所制

定的条件，这些法律和规章是上述当局在经营国际航班方面所通常合理地予以实施的。

四、在不违反本条第二款规定的情况下，缔约另一方在得知上述指定后，应不延误地给与该空运企业以合适的经营许可。

五、空运企业按照上述规定一经指定和获准，即可在任何时候开始经营协议航班。

第四条 许可的撤销

一、在下列情况下，缔约一方有权撤销和暂停业已给与缔约另一方指定空运企业的经营许可，或对该指定空运企业行使本协定第二条规定的权利，规定它认为必要的条件：

(一) 如它对该空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于指定该空运企业的缔约方或其国民的情况有疑义；或

(二) 如该空运企业不遵守给与权利的缔约方的法律和规章；或

(三) 如该空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款所述的撤销、暂停或规定条件必须立即执行，以防止进一步违反法律和规章，否则这种权利只

能在与缔约另一方协商后方可行使。

第五条 提供技术服务和费率

一、缔约一方应在其领土内指定供缔约另一方指定空运企业经营规定航线而使用的主用机场和备降机场，并向该空运企业提供飞行协议航班所需的通信、导航、气象和其他附属服务。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场设备和技术服务按缔约另一方有关当局所规定的公平合理的费率付费。这些费率不应高于从事国际航班飞行的其他国家空运企业使用类似设施和服务所付的费率。

第六条 关税和税收

一、缔约一方指定空运企业飞行国际航班的飞机，以及留置在机上的正常设备、零备件、燃料、油料（包括液压油）、润滑油和机上供应品（包括食品、饮料和烟草），在进入缔约另一方领土时，应豁免一切关税、检验费和其他税捐，但这些设备和物品应留置在飞机上直至再次运出。

二、缔约一方指定空运企业运入或代表该企业运入缔约另一方领土的只供飞行国际航班使用的燃料、油料（包括液压

油)、润滑油、零备件、正常设备和机上供应品,或装上该企业的飞机的上述物品,即使在装机的缔约方领土内的航段上使用,也应豁免所有税收和费用,包括缔约另一方领土内所征收的关税和检验费。但可要求将上述物品交海关监管。

三、留置在缔约任何一方飞机上的机上正常设备、零备件、机上供应品、燃料、油料(包括液压油)和润滑油,只能在缔约另一方海关当局同意后,方可在缔约另一方领土内卸下。该当局可要求这些物品置于他们监管之下,直至再次运出,或按海关规定另作处理。

四、缔约任何一方指定空运企业运入缔约另一方领土的客票、货运单以及宣传品和小纪念品,应豁免一切关税、检验费和其他税捐。

第七条 代表机构和人员

一、为了经营规定航线上的协议航班,缔约一方指定空运企业有权在对等的基础上在缔约另一方领土内通航的地点设立代表机构。本款所述的代表机构的人员应受驻在国的现行法律和规章的管辖。

二、除非另有协议,缔约一方指定空运企业驻在缔约另一方领土内的代表机构的工作人员,应为缔约任何一方的国

民，其人数由缔约双方航空当局在对等的基础上商定。

三、缔约一方应尽最大可能协助缔约另一方指定空运企业代表机构及其工作人员，使其能安全有效地进行活动。

四、缔约一方指定空运企业可在缔约另一方领土内按该国现行立法进行销售活动。如有必要，指定空运企业可做出适当安排，并经缔约双方主管当局批准。

五、缔约任何一方指定空运企业进入和离开缔约另一方领土的航班上的机组成员，应为指定该空运企业的缔约一方的国民。缔约任何一方指定空运企业如欲在进入和离开缔约另一方领土的航班上雇用任何其他国籍的机组成员，应事先取得缔约另一方的同意。

第八条 空运企业收入的结汇

缔约任何一方给与缔约另一方指定空运企业权利，以使其按正式比价，自由结汇该指定空运企业因运输旅客、行李、货物和邮件在缔约一方领土内所得的收支余额。如缔约双方间的支付按一项专门协定办理，则该协定应适用。

第九条 入境和放行规章

一、缔约一方关于从事国际航班飞行的飞机进出其领土

和在其领土内停留、航行的法律和规章以及关于旅客、空勤组、行李、货物和邮件进出其领土和在其领土内停留的法律和规章，均适用于缔约另一方指定空运企业在缔约一方领土内的飞机、空勤组和该机所载运的旅客、行李、货物和邮件。在缔约另一方提出要求时，缔约一方应立即向其提供上述法律和规章的文本。

二、对直接过境缔约任一方领土的旅客，至多只采取非常简化的控制措施。直接过境的行李和货物应豁免关税、检验费和其他税收和费用。

第十条 运力规定

一、缔约双方指定空运企业在规定航线上经营协议航班方面，应享有平等合理的机会。

二、有关班次、机型、飞行时刻表、地面服务和关于经营协议航班的其他事项，应由缔约双方指定空运企业协商确定。按此协议的班次、机型应经缔约双方航空当局批准。

三、在经营协议航班方面，缔约一方指定空运企业应考虑到缔约另一方指定空运企业的利益，以免不适当地影响后者在整条航线或其航段上经营的航班。

四、指定空运企业提供的协议航班，其主要目的应是以

合理的载运比率提供足够的运力，以满足来自或前往指定该空运企业的缔约方领土的旅客、邮件和货物的运输的需要。缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土地点上下前往或来自第三国的国际业务的权利应是辅助性质的。

第十一条 资料和统计资料

缔约一方航空当局应按缔约另一方航空当局的要求，向其提供审议缔约一方指定空运企业在规定航线上提供的运力时可能合理地需要的统计资料。这些资料应包括为确定已载运的业务量所需的全部情况。

第十二条 运价的制定

一、任何协议航班的运价，应在合理的水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括经营成本、合理利润、航班特点(如速度和舒适水平)，以及其他空运企业在规定航线任何航段上所收取的运价。这些运价应根据本条下列规定制定。

二、本条第一款所述运价，应由缔约双方指定空运企业商定，如有必要和可能时，应与在该航线或其航段上经营的其他空运企业进行磋商。商定的运价应经缔约双方航空当局

批准，并至少应在其拟议采用之日九十天前提交各自航空当局。在特殊情况下，经上述当局同意，这一时限可予缩短。

三、如指定空运企业不能就这些运价中的任何一项达成协议，缔约双方航空当局应设法达成协议，确定运价。

四、如双方航空当局未能就批准根据本条第二款向其提交的任何运价达成协议，或未能根据第三款就运价的确定达成协议，此项分歧应根据本协定第十五条规定提交缔约双方解决。

五、在根据本条规定决定新运价前，已生效的运价应继续有效。但是，运价不应由于本款规定在其应失效之日十二个月后仍然有效。

第十三条 文 件

一、缔约一方指定空运企业在规定航线上飞行的飞机应具有该缔约方的国籍标志和登记标志，并根据缔约双方接受的国际规定或建议，携带下列证件和文件：

- (一) 登记证；
- (二) 适航证；
- (三) 航行记录表；
- (四) 机上无线电台执照；

- (五) 空勤组成员的执照或证件；
- (六) 空勤组名单；
- (七) 注明起讫地点的旅客名单；
- (八) 货物、邮件舱单；
- (九) 总申报单。

缔约一方发给或核准的上述有效证件和执照，缔约另一方应予承认。

二、缔约一方指定空运企业可使用租自第三国的飞机飞行规定航线上的协议航班。但在缔约另一方对第三国籍飞机问题要求协商时，缔约双方须进行协商。

第十四条 搜寻与援救

缔约一方指定空运企业的飞机如在缔约另一方领土内遇险或失事时，缔约另一方应根据缔约双方接受的国际规定和建议：

- 一、立即将失事情况通知缔约一方；
- 二、立即进行搜寻与援救；
- 三、对旅客和空勤组提供援助；
- 四、对飞机和机上装载物，采取一切安全措施；
- 五、调查事故情况；

六、允许缔约一方的代表接近飞机，并作为观察员参加对事故的调查；

七、遇险或失事的飞机及其装载物如调查中不再需要，应予放行；

八、将其调查结论和最后报告书面通知缔约一方。

第十五条 协 商

一、缔约双方应本着密切合作和相互支持的精神，保证本协定的各项规定的正确实施和满意的遵守。为此，缔约双方航空当局应经常相互协商。

二、缔约任何一方可要求与缔约另一方进行协商，这一协商可以口头或书面进行，并应在收到要求之日起六十天内进行，除非缔约双方同意延长这一期限。

三、如对本协定的解释或实施发生分歧，缔约双方航空当局应本着友好合作和相互谅解的精神设法协商解决。如航空当局未能求得解决，缔约双方应设法通过外交途径予以解决。

第十六条 修 改

如缔约任何一方认为修改本协定包括航线表的任何条款

是可取的，可要求与缔约另一方进行协商。此项协商可在航空当局之间通过讨论或通过信函进行，应在收到要求之日起六十天内开始。达成协议的修改在通过外交途径换文确认后方能生效。

第十七条 终 止

缔约一方可随时将其终止本协定的决定通知缔约另一方。通知发出后，本协定在缔约另一方收到通知之日起十二个月后终止，除非在期满前撤回该通知。

第十八条 标 题

本协定每条均冠以标题，只是为了查阅方便，而决非对本协定的范围或意图予以解释、限制或说明。

第十九条 生 效

本协定自缔约双方完成各自法律程序并以外交换文相互通知之日起生效。

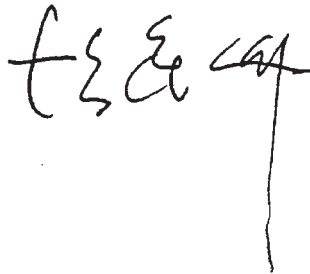
下列签字人，经其各自政府正式授权，已在本协定上签

字，以昭信守。

本协定于一九八六年三月二十日在北京签订，一式两份，每份都用中文、波文和英文写成，三种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府

代 表



波兰人民共和国政府

代 表



航 线 表

一、航线

(一) 中华人民共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线为：

北京——一或两个中间经停点——华沙

(二) 波兰人民共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线为：

华沙——一或两个中间经停点——北京

二、中间经停点须由缔约双方航空当局协商确定。

三、缔约任何一方指定空运企业在任何或所有飞行中，可以自行决定不经停规定航线上的任何地点，但航班须在指定该空运企业的缔约方领土内始发。

AGREEMENT

BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S
REPUBLIC OF CHINA RELATING TO CIVIL AIR TRANSPORT

The Government of the Polish People's Republic and
the Government of the People's Republic of China, hereinaf-
ter referred to as "the Contracting Parties";

Desiring to facilitate friendly contacts between
their two peoples, and develop mutual relations between
the two countries in the field of civil aviation;

Have agreed on the establishment and operation of
scheduled air services between their respective terri-
tories as follows:

Article 1

DEFINITIONS

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

a) the term "aeronautical authorities" means, in the

case of the Polish People's Republic, the Ministry of Transport-General Directorate of Civil Aviation, and, in the case of the People's Republic of China, the Civil Aviation Administration of China, or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions presently exercised by the said authorities;

b) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating international air services;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, cargo or mail;

e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

f) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging

passengers, baggage, cargo or mail;

g) the term "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 section of a route;

h) 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 service, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

i) the term "Schedule" means the Route Schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement and all references to

the Agreement shall include references to the Schedule except where otherwise provided.

Article 2

GRANT OF RIGHTS

(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 route(s) specified in the Schedule, hereinafter called "the agreed services" and "the specified route(s)" 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 rights:

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party along the fixed international air routes or air routes prescribed by the aeronautical authorities of the other Contracting Party,

b) to make stops for non-traffic purposes in the said territory, at point(s) to be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and

c) to make stops at the point(s) on the specified route in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail.

(3) In case the designated airline of one Contracting Party desires to operate an additional or charter flight on the specified route, it shall submit an application to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, and the flight can be operated only after approval has been obtained. The said application shall be submitted not later than seventy-two hours before the take-off of such flight.

Article 3

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to

designate in writing to the other Contracting Party one airline to operate the agreed services on the route specified in the Schedule.

(2) The substantial ownership and effective control of the airline designated by each Contracting Party shall remain vested in such Contracting Party or its nationals.

(3) The aeronautical authorities of the other Contracting Party may require the airline designated by the first Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them to the operation of international air services by the said authorities.

(4) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, grant without delay to the airline so designated the appropriate operating authorization.

(5) When an airline has been so designated and authorized it may commence at any time operation of the agreed services.

Article 4

REVOCATION OF OPERATING AUTHORIZATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend the operating authorization already granted to the designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the said designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any of the following cases:

a) where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals, or

b) where that airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) where that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or

imposition of the conditions mentioned in paragraph(1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

PROVISION OF TECHNICAL SERVICES AND RATE OF CHARGES

(1) Each Contracting Party shall designate in its territory regular airport(s) and alternate airports to be used by the designated airline of the other Contracting Party for the operation of the specified route, and shall provide that airline with such communications, navigational, meteorological and other auxiliary services in its territory as are required for the operation of the agreed services.

(2) The designated airline of each Contracting Party shall be charged for the use of airports, facilities and technical services of the other Contracting Party at fair and reasonable rate prescribed by the appropriate

authorities of the other Contracting Party. Such rates shall not be higher than those paid by airlines of other States engaged in international air services for the use of similar facilities and services.

Article 6

CUSTOMS AND DUTIES

(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, oils (including hydraulic fluids), 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 reexported.

(2) Supplies of fuels, oils (including hydraulic fluids), lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into 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 duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party even when those 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, oils (including hydraulic fluids), 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 those materials be placed under their supervision and control up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Airline tickets, airway bills as well as

airline publicity materials and give-away items of the designated airline of either Contracting Party introduced into the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes.

Article 7

REPRESENTATION AND PERSONNEL

(1) For the operation of the agreed services on the specified route(s), the designated airline of each Contracting Party shall have the right, on reciprocal basis, to set up representation at point(s) of call within the territory of the other Contracting Party. The staff of the representations referred to in this paragraph shall be subject to the laws and regulations in force in the country where such representations are located.

(2) The staff members of the representation of the designated airline of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be nationals of either Contracting Party, unless otherwise agreed. The

number of such staff shall be determined on reciprocal basis between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) The representation and staff of the designated airline of each Contracting Party shall be accorded, to the maximum extent practicable, the assistance of the other Contracting Party so as to enable them to conduct their activities safely and efficiently.

(4) The designated airline of each Contracting Party may conduct its sales activities in the territory of the other Contracting Party subject to national legislation in force in that territory and, where necessary, appropriate arrangements can be made between the designated airlines subject to the approval of the competent authorities of the Contracting Parties.

(5) The crew members of the designated airline of either Contracting Party on flights into and out of the territory of the other Contracting Party shall be nationals of the Contracting Party designating such airline. If a designated airline of either Contracting Party desires to employ crew members of any other nationality on flights into and out of the territory of the other Contracting

Party, prior approval shall be obtained from that other Contracting Party.

Article 8

TRANSFER OF AIRLINE EARNINGS

Either Contracting Party undertakes to grant the designated airline of the other Contracting Party the right for free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipt over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail by the said designated airline. Whenever the payment system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

Article 9

ENTRY AND CLEARANCE REGULATIONS

(1) The laws and regulations of either Contracting

Party relating to the admission into, stay in, departure from and flight over its territory of aircraft engaged in the operation of international air services, as well as laws and regulations relating to the admission to, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail shall be applicable to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, its crew as well as the passengers, baggage, cargo and mail carried by such aircraft, while in the territory of the first Contracting Party. Each Contracting Party shall promptly supply to the other Contracting Party at the latter's request the texts of the above-mentioned laws and regulations.

(2) Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than very simplified control. Baggage and freight, if in direct transit, shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties and charges.

Article 10

CAPACITY PROVISIONS

(1) There shall be reasonably equal opportunity for

the designated airlines of the Contracting Parties in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Matters relating to frequency, type of aircraft, schedule, ground handling and other matters pertaining to the operation of the agreed services shall be agreed upon through consultation between the designated airlines of both Contracting Parties. Frequency and type of aircraft so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) In the operation of the agreed services, the designated airline of each 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 route or parts thereof.

(4) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the 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 of a supplementary nature.

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, 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 specified route. 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 services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (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 be agreed upon between the designated airlines of both Contracting Parties, in consultation, when necessary and possible, with other airlines operating over the whole or part of that route. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be submitted to their respective aeronautical authorities at least 90 days prior to the proposed date of introduction of these tariffs. This period can be reduced in certain cases upon agreement between the said authorities.

(3) If the designated airline cannot agree on any of

these tariffs, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs 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 15 of this Agreement.

(5) Pending determination of a new tariff 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

DOCUMENTS

(1) The aircraft of the designated airline of either

Contracting Party operating on the specified route shall bear its nationality and registration marks and, subject to the international regulations or recommendations accepted by the two Contracting Parties, carry on board the following certificates and documents:

- a) certificate of registration,
- b) certificate of airworthiness,
- c) journey log sheet,
- d) aircraft radio station licence,
- e) licences or certificates for each member of the crew,
- f) list of crew members,
- g) list of passengers giving the places of departure and destination,
- h) manifest of cargo and mail, and
- i) general declaration.

Each Contracting Party shall recognize as valid the certificates and licences mentioned above issued or rendered valid by the other Contracting Party.

(2) The designated airline of either Contracting Party can operate the agreed services on the specified

route(s) with aircraft leased from a third country. However, consultations shall be conducted between the Contracting Parties at the request of the other Contracting Party in case of aircraft having nationality of a third country.

Article 14

SEARCH AND RESCUE

In case the aircraft of the designated airline of one Contracting Party is in distress or meets with an accident in the territory of the other Contracting Party, the other Contracting Party, subject to the international regulations or recommendations accepted by the two Contracting Parties, shall:

- a) inform without delay the first Contracting Party of the accident,
- b) immediately start search and rescue operations,
- c) render assistance to the passengers and crew,
- d) provide all security measures for the aircraft and its contents,
- e) carry out investigation into the accident,

f) permit the representatives of the first Contracting Party access to the aircraft, and participation in the investigation as observers,

g) give clearance to the aircraft and its contents as soon as they are no longer necessary for the investigation,

h) communicate in writing to the first Contracting Party its conclusions and the final report concerning the investigation.

Article 15

CONSULTATIONS

(1) The Contracting Parties shall ensure the correct implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement in a spirit of close co-operation and mutual support. To this end, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time.

(2) Either Contracting Party may request consultation with the other Contracting Party, which may be either oral

or in writing, and which shall begin within a period of 60 days from the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties jointly determine an extension of this period.

(3) If any difference of opinion arises in respect of the interpretation or implementation of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it through consultation in a spirit of friendly co-operation and mutual understanding. If the aeronautical authorities fail to reach a settlement, the Contracting Parties shall endeavour to settle it through diplomatic channels.

Article 16

AMENDMENT

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement including the Schedule, it may request consultation with the other Contracting Party. This consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a

period of 60 days from the date of receipt of the request. Any amendments so negotiated shall not come into force until they have been confirmed by way of an exchange of notes through diplomatic channels.

Article 17

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. If such notification is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of its receipt by the other Contracting Party unless the notification under reference is withdrawn before the expiry of that period.

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

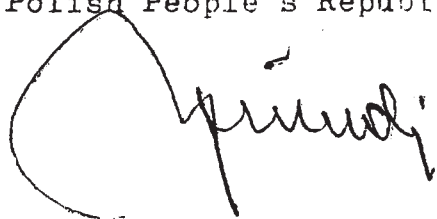
ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall come into force on the date of exchange of diplomatic notes confirming that the Contracting Parties have completed their respective legal procedures.

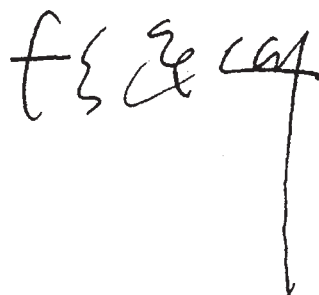
In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Beijing on the *20th* day of March 1986
in two originals, each in the Polish, Chinese and English
languages, all texts being equally authentic.

For the Government of the
Polish People's Republic

A large, stylized handwritten signature in black ink, starting with a large loop on the left and ending with a vertical stroke on the right.

For the Government of the
People's Republic of China

A handwritten signature in black ink, consisting of several distinct characters and a long vertical stroke extending downwards from the right side.

S C H E D U L E

(1) Routes

a) The route of the agreed services operated by the designated airline of the Government of the Polish People's Republic shall be as follows in both directions:

Warsaw- one or two intermediate points - Beijing.

b) The route of the agreed services operated by the designated airline of the Government of the People's Republic of China shall be as follows in both directions:

Beijing - one or two intermediate points - Warsaw.

(2) Intermediate points shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(3) Any point or points on the specified route may be omitted on any or all flights at the discretion of the designated airline of each Contracting Party provided that this operation originates in the territory of the Contracting Party designating the airline.