

Warszawa, dnia 8 października 2020 r.

Poz. 910

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Japonii o transporcie lotniczym,

podpisana w Tokio dnia 7 grudnia 1994 r.

Przekład

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Japonii,

Pragnąc zawrzeć Umowę w celu ustanowienia i eksploatacji linii lotniczych pomiędzy i poza ich odnośne terytoria,

Będąc stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku,

Uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1

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

- (a) wyrażenie "władze lotnicze" oznacza, w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej - Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej albo osobę lub organ upoważniony do pełnienia funkcji w zakresie lotnictwa cywilnego wykonywanych aktualnie przez tego Ministra lub podobnych funkcji, a w przypadku Japonii - Ministra Transportu albo osobę lub organ upoważniony do pełnienia funkcji w zakresie lotnictwa cywilnego wykonywanych aktualnie przez tego Ministra lub podobnych funkcji;**
- (b) wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które jedna Umawiająca się Strona wyznaczyła, w drodze pisemnej notyfikacji drugiej Umawiającej się Stronie, do eksploatacji linii lotniczych na trasach określonych w takiej notyfikacji i któremu wydano odpowiednie zezwolenie eksploatacyjne przez tę drugą Umawiającą się Stronę, zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy;**

- (c) wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do państwa oznacza terytoria lądowe i przyległe wody terytorialne znajdujące się pod zwierzchnictwem tego państwa;
- (d) wyrażenie "linia lotnicza" oznacza rozkładową linię lotniczą eksploatowaną przez statki powietrzne dla celów transportu publicznego pasażerów, ładunków lub poczty;
- (e) wyrażenie "międzynarodowa linia lotnicza" oznacza linię lotniczą, która przebiega przez przestrzeń powietrzną nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- (f) wyrażenie "przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza każde przedsiębiorstwo transportu lotniczego oferujące lub eksploatujące międzynarodowe linie lotnicze;
- (g) wyrażenie "ładowanie w celach niehandlowych" oznacza ładowanie w każdym celu innym niż, zabranie lub pozostawienie pasażerów, ładunków lub poczty;
- (h) wyrażenie "Załącznik" oznacza Załącznik do niniejszej Umowy lub Załącznik zmieniony zgodnie z postanowieniami Artykułu 18 niniejszej Umowy;
- (i) wyrażenie "określona trasa" oznacza każdą z tras określonych w Załączniku;
- (j) wyrażenie "uzgodniona linia" oznacza każdą linię lotniczą eksploatowaną na określonych trasach.

2. Załącznik stanowi integralną część niniejszej Umowy, a każde powołanie się na "Umowę" obejmuje również powołanie się na Załącznik, jeśli nie określono inaczej.

ARTYKUŁ 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa określone w niniejszej Umowie, szczególnie dla umożliwienia jej wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym ustanowienia i eksploatacji uzgodnionych linii.

ARTYKUŁ 3

1. Eksploatacja uzgodnionych linii lotniczych na określonej trasie może być rozpoczęta natychmiast lub w późniejszym terminie, do uznania przez Umawiającą się Stronę, której przyznane zostały prawa zgodnie z Artykułem 2 niniejszej Umowy,

z zastrzeżeniem postanowień Artykułu 11 niniejszej Umowy i nie wcześniej niż:

- (a) Umawiająca się Strona, której przyznane zostały prawa wyznaczy przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze na tę trasę, oraz
- (b) Umawiająca się Strona przyznając prawa udzieli odpowiednio zezwolenie eksploatacyjne zgodnie z jej ustawami i przepisami temu zainteresowanemu przedsiębiorstwu lub tym zainteresowanym przedsiębiorstwom lotniczym; przy czym Strona ta zobowiązana jest, z zastrzeżeniem postanowień ustępu 2 niniejszego Artykułu i ustępu 1 Artykułu 7, do bezzwłocznego jego udzielenia .

2. Od każdego z przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez każdą Umawiającą się Stronę można zażądać udowodnienia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, że jest ono w stanie wypełnić wymogi określone w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie, stosowanych przez te władze w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych.

ARTYKUŁ 4

1. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą korzystały z następujących praw w odniesieniu do ich międzynarodowych linii lotniczych:

- (a) przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania; oraz
- (b) lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celach niehandlowych.

2. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą korzystały przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z prawa lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w punktach określonych dla tej trasy w Załączniku, w celu pozostawienia lub zabrania pasażerów, ładunków i poczty w ruchu międzynarodowym, oddzielnie lub łącznie.

3. Żadne z postanowień ustępu 2 niniejszego Artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów, ładunków lub poczty przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i udających się do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 5

Opłaty, jakie każda z Umawiających się Stron może nałożyć lub na nałożenie których może zezwolić, na wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony za korzystanie z portów lotniczych i innych urządzeń znajdujących się pod jej kontrolą będą sprawiedliwe i rozsądne oraz nie wyższe od tych jakie mogłyby być pobierane za korzystanie z takich portów lotniczych i urządzeń od innych przedsiębiorstw lotniczych w stosunku do których stosowana jest klauzula największego uprzywilejowania lub od krajowych przedsiębiorstw lotniczych tej pierwszej Umawiającej się Strony eksploatujących międzynarodowe linie lotnicze.

ARTYKUŁ 6

1. Materiały pędne, smary, części zamienne, normalne wyposażenie i zapasy pokładowe pozostające na pokładzie statków powietrznych obsługujące uzgodnione linie lotnicze eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej z Umawiających się Stron będą zwolnione od opłat celnych, podatków akcyzowych, opłat inspekcyjnych i innych podobnych opłat i podatków na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, nawet kiedy zostaną one zużyte na części trasy przebiegającej nad jej terytorium.

2. Materiały pędne, smary, części zamienne, normalne wyposażenie i zapasy pokładowe zabrane na pokład statku powietrznego wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych każdej z Umawiających się Stron na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i zużyte na uzgodnionych liniach będą, z zastrzeżeniem przepisów tej drugiej Umawiającej się Strony, zwolnione z opłat celnych, podatków akcyzowych, opłat inspekcyjnych i innych podobnych opłat i podatków.

3. Materiały pędne, smary, części zamienne, normalne wyposażenie i zapasy pokładowe wwieszone i przechowywane pod nadzorem celnym na terytorium drugiej Umawiającej się Strony na rzecz wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych każdej z Umawiających się Stron, w celu zaopatrzenia statków powietrznych tych wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, będą, z zastrzeżeniem przepisów tej drugiej Umawiającej się Strony, zwolnione z opłat celnych, podatków akcyzowych, opłat inspekcyjnych i innych podobnych opłat i podatków.

ARTYKUŁ 7

1. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo zawieszenia lub cofnięcia praw określonych w ustępach 1 i 2 Artykułu 4 niniejszej Umowy w odniesieniu do przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę lub nałożenia takich warunków, jakie uzna ona za konieczne, przy korzystaniu przez to przedsiębiorstwo lotnicze z tych praw, w każdym przypadku, gdy nie uzyska ona dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola takiego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze lub do obywateli tej Umawiającej się Strony.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo zawieszenia korzystania przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony z praw, o których mowa w ustępie 1 powyżej lub nałożenia takich warunków, jakie uzna ona za konieczne przy korzystaniu przez to przedsiębiorstwo lotnicze z tych praw w każdym przypadku, gdy takie przedsiębiorstwo nie przestrzega ustaw i przepisów Umawiającej się Strony przyznającej te prawa lub gdy w inny sposób nie działa ono zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej Umowie; pod warunkiem, że prawo to będzie zastosowane jedynie po konsultacjach z drugą Umawiającą się Stroną, o ile natychmiastowe zawieszenie lub nałożenie warunków nie jest konieczne dla zapobieżenia dalszym naruszeniom takich ustaw i przepisów lub ze względów bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

ARTYKUŁ 8

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i równe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach pomiędzy ich odnośnymi terytoriami.

ARTYKUŁ 9

Przy eksploatacji uzgodnionych linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej z Umawiających się Stron uwzględniane będą interesy wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie obsługiwane przez te ostatnie na całości lub części tych samych tras.

ARTYKUŁ 10

1. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle związane z publicznym zapotrzebowaniem na takie linie.

2. Uzgodnione linie lotnicze eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą miały jako podstawowy cel zapewnienia, przy rozsądnym wskaźniku wykorzystania, zdolności przewozowej odpowiadającej aktualnemu i rozsądnie przewidywanemu zapotrzebowaniu na przewozy pasażerów, ładunków i poczty pochodzących lub przeznaczonych na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze. Zapewnienie przewozu pasażerów, ładunków i poczty zarówno zabranych jak i przywiezionych do punktów na określonych trasach na terytorium państw innych niż wyznaczających przedsiębiorstwo lotnicze będzie dokonane zgodnie z ogólnymi zasadami, według których zdolność przewozowa powinna być dostosowana do:

- (a) zapotrzebowania na przewozy na i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze;
- (b) zapotrzebowania linii tranzytowych; oraz
- (c) zapotrzebowania na przewozy na terytorium, przez które przebiega linia lotnicza, po uwzględnieniu linii lokalnych i regionalnych.

3. Zdolność przewozowa oferowana przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron w odniesieniu do uzgodnionych linii będzie uzgadniana w drodze konsultacji pomiędzy władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron zgodnie z zasadami określonymi w Artykułach 8, 9 i ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu.

ARTYKUŁ 11

1. Taryfy na uzgodnionych liniach będą ustalane na rozsądnych poziomach, z należytym uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem, charakterystykami linii (takimi jak standardy szybkości i obsługi) oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych na jakiegokolwiek części określonej trasy.

2. Taryfy ustalane będą zgodnie z następującymi postanowieniami, a władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony, zgodnie z procedurami w każdej Umawiającej się Stronie, zapewnią aby wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze słosowały taryfy w ten sposób ustalone.

- (a) Gdy to możliwe, osiągnięte będzie porozumienie w zakresie taryf pomiędzy zainteresowanymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi przy zastosowaniu mechanizmu ustalania taryf Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych. Jeżeli to będzie niemożliwe, taryfy w odniesieniu do każdej z określonych tras i ich odcinków, uzgadniane będą pomiędzy zainteresowanymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi. W każdym przypadku taryfy przedkładane będą do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron zgodnie z procedurami stosowanymi przez każdą Umawiającą się Stronę.
- (b) Jeżeli zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą uzgodnić taryf lub jeśli władze lotnicze, którejkolwiek z Umawiających się Stron, nie zatwierdzą przedłożonych taryf, zgodnie z postanowieniami ustępu 2 punkt (a) niniejszego Artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron będą dążyć do osiągnięcia porozumienia co do odpowiednich taryf.
- (c) Jeśli nie osiągnięte zostanie porozumienie między władzami lotniczymi zgodnie z postanowieniami ustępu 2 punkt (b) niniejszego Artykułu, spór będzie rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami Artykułu 15 niniejszej Umowy.
- (d) Nie wejdzie w życie żadna nowa taryfa, jeśli nie zostanie zaaprobowana przez władze lotnicze każdej z Umawiających się Stron, z wyjątkiem okoliczności określonych w ustępie 3 Artykułu 15 niniejszej Umowy. Do czasu ustalenia taryf zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu, stosowane będą obowiązujące taryfy

ARTYKUŁ 12

Władze lotnicze każdej z Umawiających się Stron będą przekazywać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich prośbę, takie informacje i dane statystyczne dotyczące przewozów na uzgodnionych liniach wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych pierwszej Umawiającej się Strony na i z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, jakie zwykle są przygotowywane i przedkładane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze swoim władzom lotniczym do opublikowania. Jakiegokolwiek dodatkowe dane statystyczne dotyczące przewozów, które władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, będą, na prośbę, przedmiotem wspólnej dyskusji pomiędzy władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 13

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązanie odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowi integralną część niniejszej Umowy. Bez uszczerbku dla swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności działać zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawiadnięcia statkami powietrznymi, sporządzonej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy zgodnie z ich odnośnymi ustawami i przepisami dla zapobiegania czynom bezprawnego zawiadnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony powinny postępować zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie lotniczym ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby ich przedsiębiorstwa lotnicze i eksploatujący porty lotnicze na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich przedsiębiorstw lotniczych można było żądać przestrzegania przepisów o bezpieczeństwie lotniczym, o których mowa w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona powinna podjąć odpowiednie środki na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, bagażu ręcznego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wejścia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych,

specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawiadnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innych bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub lotniczych urządzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

ARTYKUŁ 14

Intencją obu Umawiających się Stron jest przeprowadzanie regularnych i częstych konsultacji pomiędzy władzami lotniczymi Umawiających się Stron, w celu zapewnienia ścisłej współpracy we wszystkich sprawach mających wpływ na realizację niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 15

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu 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. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, spór może być, na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron przekazany do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczają dwaj w ten sposób wybrani, pod warunkiem, że trzeci arbiter nie będzie obywatelem którejkolwiek z Umawiających się Stron. Każda z Umawiających się Stron wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od daty otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy swojego arbitra w okresie sześćdziesięciu dni albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym czasie, każda z Umawiających się Stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów.

3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

ARTYKUŁ 16

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zażądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, w celu zmiany niniejszej Umowy. Konsultacje takie powinny rozpocząć się w okresie sześćdziesięciu dni od daty otrzymania prośby o konsultacje.

2. Jeżeli zmiana dotyczy postanowień niniejszej Umowy innych niż zawarte w Załączniku, zmiana taka będzie zatwierdzana przez każdą Umawiającą się Stronę zgodnie z jej procedurami konstytucyjnymi i wejdzie w życie po dacie wymiany not dyplomatycznych informujących o takim zatwierdzeniu.

3. Jeżeli zmiana dotyczy tylko Załącznika, przeprowadzone będą konsultacje między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron. Jeśli władze te osiągną porozumienie co do nowego lub zmienionego Załącznika, uzgodnione zmiany wejdą w życie po ich potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.

ARTYKUŁ 17

W przypadku zawarcia ogólnej wielostronnej konwencji o transporcie lotniczym, która obowiązywać będzie obie Umawiające się Strony, niniejsza Umowa zostanie zmieniona tak, aby dostosować ją do postanowień takiej konwencji.

ARTYKUŁ 18

Każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie powiadomić drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze wypowiedzenia niniejszej Umowy. Kopia powiadomienia powinna być równocześnie przesłana do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. Jeśli takie powiadomienie zostało przekazane, niniejsza Umowa wygaśnie po roku od daty otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że w drodze wzajemnego porozumienia się między Umawiającymi się Stronami, powiadomienie takie zostanie wycofane przed upływem tego terminu. Jeśli druga Umawiająca się Strona nie potwierdzi otrzymania, powiadomienie będzie uważana za otrzymaną po upływie czternastu dni od daty otrzymania kopii powiadomienia przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 19

Niniejsza Umowa i wszelkie jej zmiany będą zarejestrowane w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 20

Niniejsza Umowa będzie zatwierdzona przez każdą Umawiającą się Stronę zgodnie z jej procedurami konstytucyjnymi i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych stwierdzających takie zatwierdzenie.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie upoważnieni przez swoje odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Tokio dnia 7 grudnia 1994 roku, w dwóch egzemplarzach, w języku angielskim.

Z upoważnienia
Rządu Rzeczypospolitej Polskiej

Z upoważnienia
Rządu Japonii

ZALĄCZNIK

1. Trasy do eksploatacji w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze Japonii:

Punkty w Japonii - Moskwa - dwa punkty w Europie (uwaga) -
Warszawa - dwa punkty położone dalej w Europie (uwaga)

Uwaga:

Wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa Japonii mogą obsługiwać jedynie dwa punkty z dwóch punktów w Europie i dwóch punktów położonych dalej w Europie.

2. Trasy do eksploatacji w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

Punkty w Polsce - Moskwa - Osaka

3. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa każdej z Umawiających się Stron będą rozpoczynać się w punkcie położonym na terytorium tej Umawiającej się Strony; natomiast inne punkty na określonej trasie mogą być, do uznania przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze, pominięte w jakimkolwiek locie lub we wszystkich lotach.

A G R E E M E N T**BETWEEN****THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
AND
THE GOVERNMENT OF JAPAN****FOR AIR SERVICES**

The Government of the Republic of Poland and the Government of Japan,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Poland, the Minister of Transport and Maritime Economy and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Japan, the Minister of Transport and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation at present exercised by the said Minister or similar functions;
- (b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement;
- (c) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, 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 "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;
- (h) the term "Schedule" means the Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement;
- (i) the term "specified route" means any of the routes specified in the Schedule;

(j) the term "agreed service" means any air service operated on the specified routes.

2. The Schedule forms an integral part of the present Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

ARTICLE 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, particularly to enable its designated airlines to establish and operate the agreed services.

ARTICLE 3

1. The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 2 of the present Agreement, subject to the provisions of Article 11 of the present Agreement, and not before:

(a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route, and

(b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission in accordance with its laws and regulations to the airline or airlines concerned; which it shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of paragraph 1 of Article 7, be bound to grant without delay.

2. Each of the airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

ARTICLE 4

1. The airlines of each Contracting Party shall enjoy the following privileges in respect of their international air services:

(a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing; and

(b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the privilege to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule for the purposes of discharging and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combinations.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 5

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall be just and reasonable and not higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the airlines of the most favoured nation or by any national airline of the first Contracting Party engaged in international air services.

ARTICLE 6

1. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of either Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges in the territory of the other Contracting Party, even when they are consumed or used on the part of the journey performed over that territory.

2. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores taken on board aircraft of the designated airlines of either Contracting Party in the territory of the

other Contracting Party and used in the agreed services shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

3. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced for the account of the designated airlines of either Contracting Party and stored in the territory of the other Contracting Party under customs supervisions for the purpose of supplying aircraft of those designated airlines, shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

ARTICLE 7

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraphs 1 and 2 of Article 4 of the present Agreement in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph 1 above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, or for reasons of safety of air navigation, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 8

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

ARTICLE 9

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

ARTICLE 10

1. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

2. 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 current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on and discharged 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) the requirements of through airline operation; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

3. Capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties in respect of the agreed services shall be agreed through consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the principles laid down in Articles 8, 9, and paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 11

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics.

of services (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions and the aeronautical authorities of each Contracting Party shall, in accordance with the procedures in each Contracting Party, ensure that the designated airlines conform to the tariffs thus fixed.

- (a) Agreement on the tariffs shall, wherever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of specified routes and sectors thereof shall be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the procedures applicable in each Contracting Party.
- (b) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted, in accordance with the provisions of paragraph 2 (a) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.
- (c) If the agreement between the aeronautical authorities under the provisions of paragraph 2 (b) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.
- (d) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the terms of paragraph 3 of Article 15 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

ARTICLE 12

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by

The designated airlines of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their national aeronautical authorities for publication. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

ARTICLE 13

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 the present Agreement. Without prejudice to their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance in accordance with their respective laws and regulations 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.

3. The Contracting Parties should, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they should require that their airlines and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 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 should take appropriate measures 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 or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. 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.

ARTICLE 14

It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

ARTICLE 15

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 endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon

within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 16

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request.

2. If the amendment relates to the provisions of the present Agreement other than those of the Schedule, the amendment 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. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, the agreed amendments on the matter shall enter into force after they have been confirmed by exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 17

If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 18

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of

that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

ARTICLE 19

The present Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

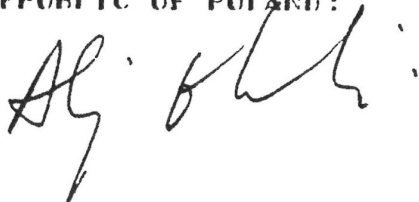
ARTICLE 20

The present Agreement 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.

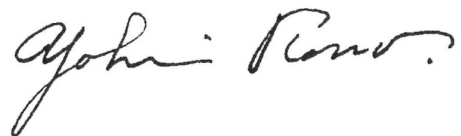
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate, in the English language, at Tokyo,
this 7th day of December, 1994.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF POLAND:



FOR THE GOVERNMENT
OF JAPAN:



S C H E D U L E

1. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan:

Points in Japan - Moscow - two points in Europe (Note)
Warsaw - two points beyond in Europe (Note).

Note: The designated airline or airlines of Japan may serve only two points out of the two points in Europe and the two points beyond in Europe.

2. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Republic of Poland:

Points in Poland - Moscow - Osaka.

3. The agreed services provided by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall begin at a point in the territory of that Contracting Party, but other points on the specified route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.