

Warszawa, dnia 16 października 2020 r.

Poz. 951

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Filipin o cywilnej komunikacji lotniczej,

podpisana w Manili dnia 1 lipca 1993 r.

Przekład

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Filipin,
określane dalej "Umawiającymi się Stronami",

Będąc Stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie
cywilnym i Układu o tranzycie międzynarodowych służb
powietrznych, otwartych do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944
roku, oraz

Pragnąc zawrzeć Umowę w celu ustanowienia i eksploataowania
komunikacji lotniczej między i poza terytoriami Polski i
Filipin,

Uzgodniły, co następuje:

Artykuł I

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

- a/ wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku
Rzeczypospolitej Polskiej - Ministra Transportu i
Gospodarki Morskiej/Departament Lotnictwa Cywilnego, i/lub
osobę lub organ, upoważniony do wykonywania funkcji,
aktualnie należących do wymienionych władz lub funkcji
podobnych; a w przypadku Republiki Filipin - Zarząd
Lotnictwa Cywilnego i/lub osobę lub organ, upoważniony do
wykonywania funkcji, aktualnie należących do wymienionych
władz lub funkcji podobnych;

- b/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które jedna Umawiająca się Strona wyznaczy drogą pisemnej notyfikacji drugiej Umawiającej się Stronie, zgodnie z Artykułem III niniejszej Umowy, do eksploatacji linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy;
- c/ wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do Państwa oznacza obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, znajdujące się pod suwerennością, suzerennością, opieką, powiernictwem lub administracją tego Państwa;
- d/ wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje każdy załącznik przyjęty zgodnie z Artykułem 90 tej Konwencji i każdą zmianę załączników lub Konwencji dokonaną zgodnie z jej Artykułami 90 i 94;
- e/ wyrażenia "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwo lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie odpowiednio określone dla nich w Artykule 96 Konwencji;
- f/ wyrażenie "uzgodnione linie" oznacza regularne linie lotnicze na trasach wyszczególnionych w Załączniku do niniejszej Umowy w celu transportu pasażerów, ładunków i poczty;
- g/ wyrażenie "określona trasa" oznacza trasę wyszczególnioną w Załączniku do niniejszej Umowy;
- h/ wyrażenie "Załącznik" oznacza Załącznik do niniejszej Umowy lub zmieniony zgodnie z postanowieniami Artykułu XII niniejszej Umowy, a wszystkie powoływania się na Umowę będą obejmowały Załącznik, chyba że uzgodniono inaczej.

Artykuł II

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu ustanowienia linii lotniczych określonych w Załączniku do niniejszej Umowy.

2. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, przewidzianej w Załączniku, z następujących praw:

- a/ przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych, oraz
- c/ wykonywania lądowań na tym terytorium, w punktach określonych dla tej trasy w Załączniku, w celu przywiezienia i zabrania pasażerów, ładunków i poczty w ruchu międzynarodowym, przybywających lub udających się do innych punktów, tak określonych.

3. Z prawa, o którym mowa w ustępie (2) podpunkty a) i b) będą także korzystać wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze eksploatujące linie i wykonujące loty objęte Załącznikiem do Umowy.

4. Żadne z postanowień ustępu (2) niniejszego Artykułu nie oznacza przyznania przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów, ładunków lub poczty przewożonych za opłatą lub na zasadzie najmu i udających się do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł III

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć, w drodze pisemnej, drugiej Umawiającej się Stronie, jedno przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, powinna udzielić niezwłocznie wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia im, że jest ono w stanie

spełnić wymagania, przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przy eksploatacji międzynarodowych handlowych linii lotniczych, w sposób zgodny z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić akceptacji wyznaczenia przedsiębiorstwa lotniczego lub zawiesić przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie (2) niniejszego Artykułu lub nałożyć takie warunki jakie może ona uznać za konieczne przy korzystaniu przez przedsiębiorstwo lotnicze z zezwolenia eksploatacyjnego, w każdym przypadku, gdy nie uzyska ona dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze, albo do obywateli Umawiającej się Strony, wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze.

5. Z zastrzeżeniem postanowień Artykułu VII niniejszej Umowy i statutowych uprawnień władz lotniczych Umawiających się Stron, przedsiębiorstwo lotnicze w ten sposób wyznaczone i upoważnione może rozpocząć w każdym czasie eksploatację uzgodnionych linii, po spełnieniu postanowień ustępów (1), (2) i (3) niniejszego Artykułu.

6. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo zawiesić korzystanie przez przedsiębiorstwo lotnicze z zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie (2) niniejszego Artykułu lub nałożyć takie warunki, jakie uzna ona za niezbędne przy korzystaniu przez przedsiębiorstwo lotnicze z zezwolenia eksploatacyjnego, w każdym przypadku, kiedy przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw i przepisów Umawiającej się Strony udzielającej zezwolenia eksploatacyjnego lub w inny sposób nie działa zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej Umowie pod warunkiem, że jeśli nie jest istotne natychmiastowe zawieszenie lub nałożenie takich warunków dla zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów, prawo to będzie zastosowane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną.

Artykuł IV

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe (w tym

artykuły żywnościowe, napoje i tytoń) znajdujące się na pokładzie takich statków powietrznych, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych opłat i podatków, pod warunkiem, że takie wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich odlotu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

- a/ zapasy pokładowe wzięte na pokład na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie statków powietrznych, używanych w międzynarodowej służbie powietrznej drugiej Umawiającej się Strony;
- b/ części zapasowe i sprzęt techniczny, wwieszone na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony, niezbędne do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych w międzynarodowej służbie powietrznej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- c/ materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w międzynarodowej służbie powietrznej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały one załadowane na pokład.

Przedmioty wymienione w podpunktach (a), (b) i (c) mogą być poddane nadzorowi celnemu lub kontroli celnej .

3. Zwolnienia przewidziane w ustępie (2) niniejszego Artykułu będą również stosowane, gdy przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony zawrze porozumienie z innym przedsiębiorstwem lotniczym, które w podobny sposób korzysta ze zwolnień przyznanych przez drugą Umawiającą się Stronę w przypadku wypożyczenia lub transferu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przedmiotów wymienionych w ustępie (2) niniejszego Artykułu.

Artykuł V

Z zastrzeżeniem postanowień przepisów wewnętrznych odnośnych Umawiających się Stron każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jest upoważnione do utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swojego własnego personelu zarządzającego, technicznego i administracyjnego.

Artykuł VI

Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się do udzielenia wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony prawa swobodnego transferu, w każdej wymienialnej walucie według oficjalnego kursu wymiany, nadwyżki wpływów nad wydatkami, osiągniętej na jej terytorium, w związku z przewozem pasażerów, bagażu, przesyłek pocztowych i ładunków przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony. W przypadku, gdy system płatności między Umawiającymi się Stronami jest regulowany przez specjalną umowę, stosowana będzie taka umowa.

Artykuł VII

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące wlot lub wylot z jej terytorium statków powietrznych, używanych w międzynarodowej służbie powietrznej, albo do eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych w czasie gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie do statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego, wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę i będą przestrzegane przez takie statki powietrzne przy wlocie lub wylocie oraz w czasie przebywania na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące przylot lub odlot z jej terytorium pasażerów, załóg lub ładunków przewożonych statkami powietrznymi, takich jak przepisy dotyczące przybycia, odprawy, imigracji, paszportów, cła i kwarantany, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg lub ładunków przewożonych przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie lub wylocie oraz w czasie przebywania w granicach terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

Artykuł VIII

1. W celu rozwoju usług transportu lotniczego na określonych trasach lub ich częściach oraz w celu osiągnięcia i utrzymania równowagi między zdolnością przewozową na określonych liniach lotniczych a publicznym zapotrzebowaniem na przewozy lotnicze stosowane będą następujące zasady:

- a/ Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie korzystać ze sprawiedliwych i równych możliwości przy eksploatacji linii lotniczych w przewozach ruchu między terytoriami obu Stron;
- b/ Przy eksploatacji uzgodnionych linii przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony będą brane pod uwagę interesy przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, tak, aby nie oddziaływać niekorzystnie na linie, które obsługuje na całości lub części tych samych tras to drugie przedsiębiorstwo lotnicze;
- c/ Przewozy lotnicze oferowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony na różnych odcinkach określonych tras lub ich częściach powinny być ściśle dostosowane do zapotrzebowań na publiczny transport lotniczy i interesów przewozowych przedsiębiorstw lotniczych, przewidzianych w niniejszej Umowie;
- d/ Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle dostosowane do zapotrzebowania na transport publiczny na określonych trasach i będą miały za podstawowy cel zapewnienie oferowania, przy racjonalnym współczynniku załadowania, oferowania odpowiedniego do zaspokojenia aktualnych i rozsądnie przewidywanych potrzeb w zakresie przewozu pasażerów i ładunków, włączając pocztę, pomiędzy terytoriami Umawiających się Stron. Zapewnienie przewozu pasażerów, bagażu i ładunków, włączając pocztę, zarówno zabranych na pokład, jak i wyładowanych w punktach na określonych trasach na terytoriach państw innych niż wyznaczających przedsiębiorstwo lotnicze, powinny być dokonane zgodnie z ogólnymi zasadami, tak aby zdolność przewozowa była dostosowana do:

- 1/ zapotrzebowania na przewóz na i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze;
- 2/ zapotrzebowania na przewóz na obszarze, przez który przebiega uzgodniona linia, po uwzględnieniu innych usług transportowych, ustanowionych przez przedsiębiorstwa lotnicze obejmujących ten obszar;
- 3/ zapotrzebowaniem tranzytowych linii lotniczych.

Artykuł IX

1. Taryfy, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należytym uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie (1) niniejszego Artykułu będą w miarę możliwości uzgadniane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy, a porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiąganę przy zastosowaniu procedury ustanowienia taryf ustalonej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na trzydzieści (30) dni przed datą proponowaną do wejścia ich w życie; w przypadkach szczególnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do tych taryf lub z jakiegokolwiek powodu, taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu (2) niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych piętnastu (15) dni wymienionego w ustępie (3) niniejszego Artykułu okresu trzydziestu (30) dni jedna Umawiająca się Strona zawiadomi drugą Umawiającą się Stronę o braku zgody co do

którejkolwiek taryfy, przedłożonej zgodnie z postanowieniami ustępu (3) niniejszego Artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron będą starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Jeśli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do zatwierdzenia jakiejkolwiek taryfy przedłożonej im zgodnie z ustępem (3) niniejszego Artykułu i określenia taryfy zgodnie z ustępem (4), spór będzie rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami Artykułu XIII niniejszej Umowy.

6. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony.

7. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf, zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

Artykuł X

1. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej, oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

2. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

3. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa powyżej w ustępie (2) wymaganych przez drugą Umawiającą się

Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu w granicach terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

4. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, bagażu ręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania.

5. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

6. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnych statków powietrznych albo innych bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu takich statków, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej. Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

7. Jeśli Umawiająca się Strona ma uzasadnioną podstawę, aby sądzić, że druga Umawiająca się Strona nie stosuje postanowień niniejszego Artykułu o bezpieczeństwie lotniczym, władze lotnicze tej Umawiającej się Strony mogą zażądać natychmiastowych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł XI

Władze lotnicze Umawiających się Stron w duchu ścisłej współpracy, od czasu do czasu, będą konsultować się wzajemnie w celu zapewnienia wprowadzenia i należytego przestrzegania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

Artykuł XII

Świadectwa zdolności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje wydane lub potwierdzone przez jedną Umawiającą się Stronę, będą uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę, w celu eksploatacji tras i linii przewidzianych w Załączniku do niniejszej Umowy. Każda Umawiająca się Strona zastrzeże sobie prawo odmowy uznania za ważne, w odniesieniu do przelotu nad jej

własnym terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych jej własnym obywatelom przez inne państwo.

Artykuł XIII

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji między sobą.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, spór będzie przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj w ten sposób wyznaczeni, pod warunkiem, że trzeci arbiter nie będzie obywatelem którejkolwiek Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona powinna wyznaczyć arbitra w okresie dwóch miesięcy od dnia przekazania przez którąkolwiek Stronę od drugiej Strony noty dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie jednego miesiąca po tym okresie dwóch miesięcy. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy swojego arbitra w oznaczonym okresie, albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel Państwa trzeciego, który będzie działał jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

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

Artykuł XIV

1. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron uważa za pożądaną zmianę warunków niniejszej Umowy, może zażądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną; takie konsultacje, które mogą być przeprowadzone między władzami lotniczymi w drodze dyskusji lub korespondencyjnie, rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty przekazania prośby. Jakiegokolwiek zmiany tak uzgodnione wejdą w życie kiedy zostaną potwierdzone w drodze wymiany not dyplomatycznych.

2. Zmiany określonych tras mogą być dokonane w drodze bezpośredniego porozumienia między kompetentnymi władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

Artykuł XV

Umowa niniejsza i jakiegokolwiek jej zmiany dokonane zgodnie z Artykułem XIV powyżej, będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł XVI

Którakolwiek Umawiająca się Strona może w każdym terminie dokonać notyfikacji drugiej Umawiającej się Stronie o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy; taka notyfikacja będzie jednocześnie przekazana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku Umowa utraci swą moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że notyfikacja o wypowiedzeniu zostanie wycofana w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę, notyfikacja będzie uważana za otrzymaną po upływie czternastu (14) dni od otrzymania notyfikacji przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł XVII

Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu wymłany not. dyplomatycznych stwierdzających, że spełnione zostały odnośne formalne wymagania konstytucyjne przez każdą Umawiającą się Stronę.

Na DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę i opatrzyli ją pieczęciami.

Sporządzono w Manili dnia 1 lipca 1993 roku, w dwóch egzemplarzach, w języku angielskim.

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej

Z upoważnienia Rządu
Republiki Filipin

Z A Ł A C Z N I K

do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Filipin o komunikacji lotniczej

WYKAZ TRAS

1. Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Republice Filipin	Punkty położone dalej
Punkty w Polsce	Trzy punkty (do późniejszego określenia)	Jeden punkt na Filipinach	Jeden punkt (do późniejszego określenia)

2. Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Republiki Filipin

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
Punkty na Filipinach	Trzy punkty (do późniejszego określenia)	Jeden punkt w Polsce	Jeden punkt (do późniejszego określenia)

3. Postanowienia dotyczące częstotliwości/zdolności przewozowej, określenie punktów pośrednich i/lub punktów położonych dalej oraz korzystanie z praw piątej wolności będą przedmiotem wzajemnego porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi oraz zatwierdzenia przez władze lotnicze Umawiające się Stron.

4. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze mogą omijać, jeżeli tak zdecydują, jakiegokolwiek określone punkty przy wykonywaniu swoich lotów, z wyjątkiem punktów początkowych.

A G R E E M E N T

between the Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of the Philippines concerning civil air services.

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Philippines described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond the territories of Poland and of the Philippines.

Agree as follows:

Article I

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a/ the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Poland, the Ministry of Transport and Maritime Economy/Department of Civil Aviation and/or any person or body authorized to perform any functions exercised at present by the said authority or similar functions, and, in case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board and/or any person or body authorized to perform any functions exercised at present by the said authorities or similar functions;
- b/ the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article III of the present Agreement, for operation of air services on the routes specified in the Annex thereto;
- c/ the term "territory" in relation to State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that State;

- d/ the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- e/ the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- f/ the term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail;
- g/ the term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;
- h/ the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article XII of this Agreement and all references to the Agreement shall include this Annex except where explicitly agreed otherwise.

Article II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services specified in the Annex to this Agreement.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, as defined in the Annex, the following privileges;

- a/ to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b/ to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c/ to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

3. The privileges referred to in paragraph (2) subparagraphs a/ and b/ will also be enjoyed by the designated airlines operating services and flights not covered by the Annex to the Agreement.

4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, 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 III

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in a manner not inconsistent with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the operating authorization specified in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of the operating authorization in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

5. Subject to provisions of Article VII of the present Agreement, and to the statutory powers of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, at any time after the provisions of paragraphs (1), (2) and (3) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorized may begin to operate the agreed services.

6. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the operating authorization specified in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of the operating authorization in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the operating authorization 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 laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article IV

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges corresponding to the service performed:

- a/ aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and destined for use on board aircraft in an international air service of the other Contracting Party;
- b/ spare parts and technical tools entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
- c/ fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party, even, when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The exemptions provided by paragraph (2) of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (2) of this Article.

Article V

Each designated airline is authorized to maintain in the territory of the other Contracting Party its own managerial, technical and administrative personnel, without prejudice to the national regulations of the respective Contracting Parties.

Article VI

Either Contracting Party undertakes to grant the designated airline of the other Contracting Party free transfer, in any freely convertible currency at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party. Wherever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, said agreement shall apply.

Article VII

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the airline designated by the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

Article VIII

1. In order to develop the air transport services along the specified routes of sections thereof, and for the purpose of achieving and maintaining equilibrium between the capacity of the specified air services and the requirements of the public for air transportation, the following principles shall apply:

- a/ The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services for the carriage of traffic between the territories of the two parties;
- b/ In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route;
- c/ The air transport service offered by the designated airline of each Contracting Party on different sections of the specified routes or sections thereof shall bear a close relationship to the needs of the public for air transport and to the traffic interests of the airlines concerned as provided in this Agreement;
- d/ The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of the carriage of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties. Provisions for the carriage of passengers, baggage and cargo including mail both taken on board 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:

- 1) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- 2) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- 3) the requirements of through airline operation.

Article IX

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operations, reasonable profit, and the tariffs of the other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff submitted in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XIII of the present Agreement.

6. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article X

1. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

2. The Contracting Parties shall, 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 to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security standards.

3. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (2) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.

4. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

5. 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.

6. 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.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article XI

In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

Article XII

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex to this Agreement. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another state.

Article XIII

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 shall 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 two months of the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not agreed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

Article XIV

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to specified routes may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article XV

The present Agreement and any modifications thereto in accordance with Article XIV above, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XVI

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

Article XVII

The present Agreement shall enter into force and effect on the date of exchange of diplomatic notes indicating that the respective constitutional requirements by each Contracting Party have been complied with.

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

Done in duplicate in the English language at... *Manila*
this... *1* day of... *July* 199... *3* ...

Jaruzna
For the Government of the Republic of Poland

[Signature]
For the Government of the Republic of the Philippines

A N N E X

TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES CONCERNING AIR SERVICES

ROUTE SCHEDULE

1. ROUTES TO BE SERVED BY THE DESIGNATED AIRLINE OF THE REPUBLIC OF POLAND

Points of origin	Intermediate points	Point in the Republic of Philippines	Points beyond
Points in Poland	Three points (to be specified later)	One point in the Philippines	One point (to be specified later)

2. ROUTES TO BE SERVED BY THE DESIGNATED AIRLINE OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Poland	Points beyond
Points in the Philippines	Three points (to be specified later)	One point in Poland	One point (to be specified later)

3. The provision for frequency/capacity entitlements, the specification of intermediate and/or beyond points and the exercise of fifth freedom rights shall be subject to the mutual agreement of the designated airlines, and to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. The designated airlines are allowed to omit, if they so choose, any of the specified points in operating their flights except for points of origin.