

Warszawa, dnia 20 stycznia 2021 r.

Poz. 72

**UMOWA**

**między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Tajlandii  
o komunikacji lotniczej między oraz poza ich odnośne terytoria,**

podpisana w Warszawie dnia 19 maja 1976 r.

*Przekład*

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Królestwa Tajlandii  
będące stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,  
otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku,

pragnąc zawrzeć umowę w celu ustanowienia komunikacji lotniczej  
między oraz poza ich odnośne terytoria,

uzgodniły co następuje:

## Artykuł 1

1. W rozumieniu niniejszej Umowy, o ile jej postanowienia nie stanowią inaczej:

- a/ określenie "konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje każdy załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z jej artykułem 90 lub 94, jeżeli załączniki te i zmiany zostały przyjęte przez obydwie Umawiające się Strony;
- b/ określenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ministra Komunikacji albo każdą osobę lub organ uprawniony do wykonywania w zakresie lotnictwa cywilnego wszelkich funkcji należących do wymienionego Ministra lub podobnych funkcji a w przypadku Królestwa Tajlandii, Ministra Komunikacji albo każdą inną osobę lub organ uprawniony do wykonywania w zakresie lotnictwa cywilnego wszelkich funkcji należących do tego Ministra lub podobnych funkcji;

- c/ określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone przez jedną z Umawiających się Stron w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z artykułem 3 niniejszej Umowy do eksploatacji linii lotniczych na trasach określonych w takim zawiadomieniu;
- d/ określenie "terytorium" w odniesieniu do państwa oznacza obszary lądowe i przyległe do nich wody terytorialne pozostające pod suwerennością tego państwa;
- e/ określenia "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwo lotnicze", "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie określone odpowiednio w artykule 96 Konwencji, oraz
- f/ określenie "określone trasy" oznacza określone trasy zawarte w załączniku do niniejszej Umowy lub określone ze zmianami dokonanymi zgodnie z postanowieniami artykułu 12 niniejszej Umowy.

2. Załącznik stanowi integralną część niniejszej Umowy i wszelkie powołanie się na Umowę obejmuje powołanie się na Załącznik, o ile nie przewidziano inaczej.

## Artykuł 2

1. Każda z Umawiających się Stron przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa określone w niniejszej Umowie w celu ustanowienia linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku, zwanych dalej "uzgodnionymi liniami" lub "określonymi trasami".

2. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będą korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw :

- a/ przelotu bez lądowania ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony,
  - b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych,
- oraz

c/ lądowania na wspomnianym terytorium w punktach określonych dla tej trasy w Załączniku do niniejszej Umowy w celu pozostawiania lub zabierania w ruchu międzynarodowym pasażerów, towarów i poczty przywożonych z lub przeznaczonych do innych określonych w ten sposób punktów.

3. Ustęp 2 niniejszego artykułu nie będzie uważany za przyznający przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania z terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, towarów lub poczty, przewożonych w celach zarobkowych i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

### Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej Umawiającej się Strony 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, udzieli bez zwłoki wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych.

3. Władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron mogą żądać od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych zgodnie z postanowieniami Konwencji w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych handlowych linii lotniczych.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić uznania wyznaczenia przedsiębiorstwa lotniczego albo wstrzymać lub cofnąć przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu praw określonych w ustępie 2 artykułu 2 niniejszej Umowy lub nałożyć takie warunki, jakie

może uznać za konieczne przy wykonywaniu tych praw przez przedsiębiorstwo lotnicze w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze albo do osób posiadających przynależność państwową tej Umawiającej się Strony.

5. Wyznaczone i uprawnione w ten sposób przedsiębiorstwo lotnicze może rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii w każdym czasie po wypełnieniu postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu, pod warunkiem, że linia nie będzie eksploatowana dopóki nie wejdzie w życie taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami artykułu 8 niniejszej Umowy obowiązująca w stosunku do tej linii.

6. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo zawieszenia lub cofnięcia praw wykonywanych przez przedsiębiorstwo lotnicze, określonych w ustępie 2 artykułu 2 niniejszej Umowy, lub nałożenia takich warunków, jakie może uważać za konieczne przy wykonywaniu tych praw przez przedsiębiorstwo lotnicze w każdym przypadku, gdy przedsiębiorstwo to nie zastosuje się do ustaw lub przepisów Umawiającej się Strony przyznającej te prawa albo nie będzie eksploatować linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie pod warunkiem, że prawo to będzie wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że niezwłoczne zawieszenie lub nałożenie warunków będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

#### Artykuł 4

Świadectwo zdatności do lotu, świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub poświadczone przez jedną Umawiającą się Stronę i pozostające nadal w mocy, będą uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji tras i linii przewidzianych w niniejszej Umowie pod warunkiem, że wymogi, zgodnie z którymi takie świadectwa lub licencje zostały wydane lub poświadczone, są równe lub wyższe od wymogów minimalnych, które mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

## Artykuł 5

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

2. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące wejście, przebywanie i wyjście z jej terytorium pasażerów, załóg, poczty i towarów przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i towarów zabieranych na pokładów statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

## Artykuł 6

1. Statki powietrzne używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo którejkolwiek Umawiającej się Strony jak również ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe łącznie z artykułami żywnościowymi, napojami i tytoniem, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego będą zwolnione od opłat celnych, kosztów inspekcyjnych i innych opłat i należności przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że ten statek powietrzny będzie wywieziony a takie wyposażenie i zapasy pozostaną na pokładzie danego statku powietrznego do czasu ich wywozu.

2. Materiały pędne, smary, części zamienne, normalne wyposażenie i zapasy pokładowe, wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony albo wzięte na pokład statku powietrznego na tym terytorium przez lub na rzecz drugiej Umawiającej się Strony lub wyznaczonego przez nią przedsiębiorstwa i przeznaczone wyłącznie do zużycia przez lub na statku powietrznym tego przedsiębiorstwa, będą następująco traktowane przez pierwszą Umawiającą się Stronę w zakresie opłat celnych, kosztów inspekcyjnych i innych podobnych krajowych lub lokalnych opłat i należności:

- a/ materiały pędne i smary pozostające na pokładzie statku powietrznego do czasu odlotu z ostatniego portu lotniczego na wymienionym terytorium będą podlegały zwolnieniu,
- b/ materiały pędne i smary nie wymienione pod literą a/ oraz części zamienne, normalne wyposażenie i zapasy pokładowe będą traktowane nie mniej korzystnie niż traktowanie, które zostało zastosowane w stosunku do podobnych zapasów wwiezionych na dane terytorium lub wziętych na pokład statku powietrznego na tym terytorium i przeznaczonych wyłącznie do zużycia przez lub na statku powietrznym krajowego przedsiębiorstwa lotniczego pierwszej Umawiającej się Strony lub najbardziej uprzywilejowanego obcego przedsiębiorstwa lotniczego eksploatującego międzynarodowe linie lotnicze.

3. Jeśli ustawy lub przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą poddane kontroli celnej tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie znajdujące się na pokładzie statku powietrznego używanego przez wyznaczone przedsiębiorstwo którejkolwiek Umawiającej się Strony może być wyladowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku może być ono poddane nadzorowi tych władz aż do czasu jego wywozu lub zadysponowania nim w inny sposób za zgodą tych władz.

5. Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim przez terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony będą poddani jedynie bardzo uproszczonej kontroli. Bagaż i towary w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych należności.

#### Artykuł 7

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa każdej Umawiającej się Strony będą miały słuszną i jednakową możliwość wykonywania przewozów na uzgodnionych liniach, rozpoczynających się na terytorium jednej Umawiającej

się Strony i kończących się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub w kierunku odwrotnym oraz będą uważały, że przewozy do i z punktów na trasie rozpoczynające się lub kończące na terytorium drugiej Umawiającej się Strony mają charakter uzupełniający. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony, przy zapewnianiu zdolności przewozowej przy przewozach z terytorium drugiej Umawiającej się Strony do punktów na określonych trasach lub w kierunku odwrotnym będzie uwzględniało zasadnicze interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony w zakresie takich przewozów, aby nie oddziaływać niewłaściwie na interesy tego ostatniego przedsiębiorstwa lotniczego.

2. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będą ściśle dostosowane do publicznego zapotrzebowania na przewóz na określonych trasach a ich głównym celem będzie zapewnianie zdolności przewozowej odpowiadającej zapotrzebowaniu w zakresie przewozów pasażerów, towarów i poczty, zabieranych lub pozostawianych na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo.

3. Zapewnienie przewozu pasażerów, towarów i poczty zabieranych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i pozostawianych w punktach w krajach trzecich na określonych trasach lub w kierunku odwrotnym będzie następowało zgodnie z ogólnymi zasadami, według których zdolność przewozowa powinna pozostawać w związku z:

- a/ zapotrzebowaniem na przewóz rozpoczynający się lub kończący na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze,
- b/ zapotrzebowaniem na przewóz na obszarze, przez który przechodzi linia lotnicza, po uwzględnieniu innych usług przewozowych ustanowionych przez przedsiębiorstwa lotnicze Państw danego obszaru; oraz
- c/ wymogami ekonomicznymi tranzytowych linii lotniczych.

4. Zdolność przewozowa, która będzie oferowana na początku eksploatacji, zostanie uzgodniona między obydwoma Umawiającymi się Stronami przed inauguracją uzgodnionych linii. Następnie zdolność ta będzie omawiana od czasu do czasu przez władze lotnicze Umawiających się Stron a każda uzgodniona zmiana zdolności przewozowej będzie potwierdzona w drodze wymiany not.

5. Z możliwie najdłuższym możliwym praktycznie wyprzedzeniem, nie później jednak niż trzydzieści dni przed początkiem eksploatacji uzgodnionej linii lub jej jakiegokolwiek zmiany, albo w ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu żądania władz lotniczych, wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony przedstawi władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony informacje dotyczące charakteru linii, rozkładów lotów, typów statków powietrznych łącznie z danymi dotyczącymi oferowanej zdolności przewozowej dla każdej z określonych tras, jak również wszelkie dalsze informacje, które mogą być wymagane w celu udowodnienia władzom lotniczym tej drugiej Umawiającej się Strony, że wymogi niniejszej Umowy są należycie wypełniane.

#### Artykuł 8

Wyznaczone przedsiębiorstwa obu Umawiających się Stron będą miały słuszną i jednakową możliwość eksploatacji uzgodnionych linii na ich odpowiednich trasach.

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa obu Umawiających się Stron będą korzystały z takich samych istniejących ułatwień w zakresie sprzedaży dokumentów lotniczych zgodnie z przepisami dewizowymi każdej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony prawo wolnego transferu nadwyżek wpływów nad wydatkami uzyskanymi przez to przedsiębiorstwo na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony w związku z przewozem pasażerów, poczty i towarów. Taki transfer będzie dokonywany według oficjalnego kursu wymiany, w przypadku istnienia takiego kursu, a w innych przypadkach, według kursu, zgodnie z którym wpływy te zostały uzyskane.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będzie miało prawo na terytorium drugiej Umawiającej się Strony utworzyć i utrzymywać przedstawicielstwa z własnym personelem jak również mianować generalnego agenta sprzedaży i agenta obsługi naziemnej.

Wszystkie ułatwienia i prawa wymienione w niniejszym artykule będą przyznawane lub wykorzystywane przez wyznaczone przedsiębiorstwa każdej Umawiającej się Strony na zasadzie wzajemności.

### Artykuł 9

1. Taryfy na każdą uzgodnioną linię będą ustalane w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, łącznie z kosztem eksploatacji, słusznym zyskiem, charakterystyką linii /takich jak standardy szybkości i komfortu/ oraz taryf innych przedsiębiorstw lotniczych dotyczących jakiegokolwiek odcinka określonej trasy. Taryfy te będą ustalane zgodnie z następującymi postanowieniami niniejszego artykułu.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, łącznie ze związanymi z nimi stawkami prowizji agencji, w miarę możliwości, będą uzgadniane w odniesieniu do każdej określonej trasy przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa, a porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie dostosowane do takich decyzji, które stosowane są zgodnie z procedurą konferencji przewozowych Międzynarodowego Zrzeszenia Transportu Lotniczego. Taryfy uzgodnione w ten sposób będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

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

4. Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do za-  
twierdzenia jakiegokolwiek taryfy przedłożonej im zgodnie z ustępem 2  
niniejszego artykułu, lub przy ustalaniu jakiegokolwiek taryfy zgodnie z  
ustępem 3 niniejszego artykułu, spór będzie rozstrzygany zgodnie z po-  
stanowieniami artykułu 12 niniejszej Umowy.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, jeżeli nie zostanie zaakcepto-  
wana przez władze lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, z  
zastrzeżeniem postanowień ustępu 3 artykułu 12 niniejszej Umowy.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu  
obowiązują od czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami  
tego artykułu.

#### Artykuł 10

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony dostarczą władzom  
lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, okresowe  
lub inne dane statystyczne, które mogą być rozsądnie wymagane w celu  
dokonania przeglądu zdolności przewozowej oferowanej na uzgodnionych  
liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo pierwszej Umawia-  
jącej się Strony. Dane te, w miarę możliwości, powinny zawierać infor-  
macje potrzebne dla ustalenia wielkości przewozów wykonanych przez  
dane przedsiębiorstwo lotnicze na uzgodnionych liniach.

#### Artykuł 11

Władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu kon-  
sultowały się w celu zapewnienia ścisłej współpracy we wszystkich spra-  
wach mających wpływ na wykonanie niniejszej Umowy.

#### Artykuł 12

1. Jakikolwiek spór dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej  
Umowy będzie rozstrzygany w pierwszej kolejności w drodze bezpośred-  
nich rokowań między właściwymi władzami lotniczymi. W razie nieosiąg-  
nięcia porozumienia w drodze rokowań, spór będzie rozstrzygany między  
Umawiającymi się Stronami.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze rokowań, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do decyzji określonej osoby lub organu, albo na propozycję którejkolwiek Umawiającej się Strony spór ten może być przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których dwaj są mianowani przez każdą z Umawiających się Stron, a trzeciego wyznaczają dwaj arbitrzy mianowani w ten sposób. Każda z Umawiających się Stron mianuje arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od daty otrzymania w drodze dyplomatycznej przez jedną Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony zawiadomienia z propozycją arbitrażowego rozstrzygnięcia sporu, trzeci zaś arbiter będzie wyznaczony w okresie następnym trzydziestu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie mianuje arbitra w ustalonym okresie albo jeżeli trzeci arbiter nie będzie wyznaczony w ustalonym okresie, każda Umawiająca się Strona może zwrócić się do Przewodniczącego Rady/ Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów w zależności od potrzeby.

Jeżeli Przewodniczący posiada obywatelstwo jednej z Umawiających się Stron lub, jeżeli z innych powodów nie wykonuje tych funkcji, jego zastępca dokona koniecznych mianowań. Trzeci arbiter będzie obywatelem Państwa trzeciego, który będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego.

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

4. Jeżeli i tak długo dopóki jedna z Umawiających się Stron lub wyznaczone przedsiębiorstwo jednej z Umawiających się Stron nie zastosuje się do decyzji podjętej zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, wstrzymać lub cofnąć jakiegokolwiek prawa lub przywileje, które przyznała na podstawie niniejszej Umowy winnej Umawiającej się Stronie lub winnemu przedsiębiorstwu lotniczemu, w zależności od przypadku.

### Artykuł 13

Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za pożądane wprowadzenie zmiany jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Umowy, może ona zaproponować konsultacje z drugą Umawiającą się Stroną. Konsultacje takie, które mogą być prowadzone między władzami lotniczymi, rozpoczną się w terminie 60 dni od daty ich zaproponowania. Jakiegokolwiek zmiany uzgodnione w ten sposób wejdą w życie po ich zatwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.

### Artykuł 14

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zawiadomić drugą Umawiającą się Stronę o zamiarze wypowiedzenia niniejszej Umowy. Zawiadomienie takie będzie jednocześnie przekazane Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W przypadku przekazania takiego zawiadomienia, niniejsza Umowa utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania go przez drugą Umawiającą się Stronę chyba, że zawiadomienie o wypowiedzeniu zostanie cofnięte w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W braku potwierdzenia otrzymania tego zawiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę uważa się, że zawiadomienie zostało otrzymane po upływie czternastu dni od otrzymania go przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

### Artykuł 15

Niniejsza Umowa podlega zatwierdzeniu zgodnie z procedurą prawną odnośnych krajów i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych stwierdzających to zatwierdzenie.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Warszawie, dnia 19 maja 1976 roku, w języku angielskim, w dwu egzemplarzach.

Z upoważnienia  
Rządu Polskiej Rzeczypospolitej  
Ludowej  
/-/ R. Pietraszek

Z upoważnienia  
Rządu Królestwa Tajlandii  
/-/ Owart Suthiwart-Narueput

Z A Ł A C Z N I KWykaz trasCzęść I

Trasy, które będą eksploatowane w obydwu kierunkach przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

<u>Punkt początkowy</u>	<u>Punkty pośrednie</u>	<u>Punkt w Tajlandii</u>	<u>Punkty położone dalej</u>
Warszawa	Trzy punkty do wyboru z następujących 13 punktów: Ateny, Bejrut, Damaszek, Bagdad, Amman, Kuwejt, Bahrajn, Dubai, Teheran, Karaczi, Bombaj, Delhi, Dacca	Bangkok	1. Jeden punkt do wyboru z: Kuala Lumpur Singapur, Hong-Kong 2. Jeden punkt do wyboru z: Manila, Dżakarta

Wyznaczone przedsiębiorstwo Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej może, w którymkolwiek lub we wszystkich lotach, opuścić lądowaniew którymkolwiek z powyższych punktów pod warunkiem, że uzgodnione linie na tej trasie rozpoczynają się w Warszawie.

Część II

Trasy, które będą eksploatowane w obydwu kierunkach przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Rząd Królestwa Tajlandii:

<u>Punkt początkowy</u>	<u>Punkty pośrednie</u>	<u>Punkt w Polsce</u>	<u>Punkty położone dalej</u>
Bangkok	Trzy punkty do wyboru z następujących 13 punktów: Delhi, Karaczi, Taszkient, Teheran, Dubai, Dhahrań, Kuwejt, Bagdad, Bejrut, Ateny, Istanbul, Bukareszt, Belgrad	Warszawa	1. Jeden punkt do wyboru z: Kopenhaga, Frankfurt, Amsterdam 2. Jeden punkt do wyboru z: Paryż, Madryt.

Wyznaczone przedsiębiorstwo Królestwa Tajlandii może, w którymkolwiek lub we wszystkich lotach, opuścić lądowanie w którymkolwiek z powyższych punktów pod warunkiem, że uzgodnione linie na tej trasie rozpoczynają się w Bangkoku.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE POLISH  
PEOPLE'S REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM  
OF THAILAND FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR  
RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Polish People's Republic and the Govern-  
ment of the Kingdom of Thailand,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation  
opened for signature at Chicago on the seventh day of December,  
1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establi-  
shing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the con-  
text otherwise requires :

- (a) the term "the Convention" means the Convention on  
International Civil Aviation opened for signature  
at Chicago on the seventh day of December 1944 and  
includes any Annex adopted under Article 90 of  
that Convention and any amendment of the Annexes  
or Convention under Articles 90 or 94 thereof;  
so far as those Annexes and amendments have been  
adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the  
case of the Polish People's Republic, the Minister  
of Transport and any person or body authorised to  
perform any functions on civil aviation exercised

by the said Minister or similar functions, and in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions on civil aviation exercised by the said Minister or similar functions;

- (c) 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 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
- (d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and
- (f) the term "schedule" means the Route Schedule as contained in the Annex to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(2) The Annex forms an integral part of the present Agreement and all reference to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the Annex, hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes".

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement 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) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines 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 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an 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 or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(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 fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity 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 privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where 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) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated

and authorised, may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend or revoke the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulation, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### ARTICLE 4

Certificate of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation.

ARTICLE 5

(1) The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular those regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 6

(1) Aircraft engaged in international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel 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 this aircraft is re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board this aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft

equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges:

- (a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
- (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended solely for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

(3) If national laws or regulations of either Contracting Party so require, material referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

(4) Regular aircraft equipment retained on board of the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory.

In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

(5) Passengers in direct transit across territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### ARTICLE 7

(1) The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en route. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.

(2) The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or

disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

(3) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to :

- (a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area; and
- (c) the requirements of economical through airline operation.

(4) The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and any changes in capacity agreed upon shall be confirmed by an Exchange of Notes.

(5) As long in advance as practicable, but not less than thirty days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty days after receipt of a request from the aeronautical authorities the designated airline of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other

Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

#### ARTICLE 8

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

(1) The designated airlines of the two Contracting Parties shall enjoy the same facilities existing under the currency regulations of each Contracting Party in selling air transportation. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists or otherwise at a rate equivalent to that at which the receipts were earned.

(2) The designated airline of each Contracting Party shall have the rights to establish and operate branch offices with staff of its own as well as to appoint any general sales agent and ground handling agent in the territory of the other Contracting Party.

All the facilities and the rights mentioned in this Article shall be granted to or enjoyed by the designated airline of either Contracting Party on reciprocal basis.

ARTICLE 9

(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 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, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, and such agreement shall, where possible, be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedure of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provision of Article 12 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 12 of the present Agreement.

(6) 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 10

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. As far as possible such statements shall include information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services.

#### ARTICLE 11

There shall be consultation from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

#### ARTICLE 12

(1) Any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement shall in the first place be settled through direct negotiations between the appropriate aeronautical authorities. In the case where such negotiations were not successful the dispute shall be settled between the Contracting Parties.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments. The third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted

by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default as the case may be.

### ARTICLE 13

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement it shall request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be conducted between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty days as from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

### ARTICLE 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

### ARTICLE 15

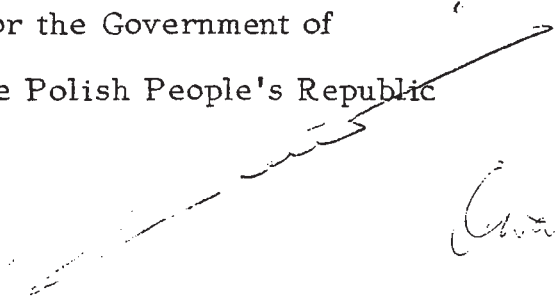
The present Agreement shall be approved in compliance with the legal procedure of respective countries and shall enter into force on the day of the exchange of diplomatic notes confirming such approval.

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

DONE at Warsaw in English language, on this 19 day of May 1976, in two originals.

For the Government of  
the Polish People's Republic

For the Government of  
the Kingdom of Thailand

  
Genar Sathirath-Nampan

A N N E X

Route Schedule

Section 1

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

<u>Point of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Point in Thailand</u>	<u>Points beyond</u>
Warsaw	Three points to be selected from the following 13 points: Athens, Beirut, Damascus, Baghdad, Amman, Kuwait, Bahrain, Dubai, Teheran, Karachi, Bombay, Delhi, Dacca.	Bangkok	1. One point to be selected from: Kuala Lumpur, Singapore, Hongkong. 2. One point to be selected from: Manila, Djakarta.

The designated airline of the Polish People's Republic may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at Warsaw.

Section 2

Route to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the Kingdom of Thailand:

<u>Point of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Point in Poland</u>	<u>Points Beyond</u>
Bangkok	Three points to be selected from the following 13 points: Delhi, Karachi, Tashkent, Teheran, Dubai, Dhahran, Kuwait, Baghdad, Beirut, Athens, Istanbul, Bucharest, Belgrade.	Warsaw	1. One point to be selected from: Copenhagen, Frankfurt, Amsterdam. 2. One point to be selected from: Paris, Madrid.

The designated airline of the Kingdom of Thailand may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at Bangkok.