

335**UCHWAŁA Nr 12/2002 RADY MINISTRÓW**

z dnia 25 stycznia 2002 r.

w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Makau o komunikacji lotniczej, sporządzonej w Warszawie dnia 22 października 1999 r.

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Zatwierdza się Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Makau o komunikacji lotniczej.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie umowy, o której mowa w § 1 ust. 1, powierza się Ministrowi Infrastruktury.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem powzięcia.

Prezes Rady Ministrów: *L. Miller*

Załącznik do uchwały nr 12/2002 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2002 r. (poz. 335)

UMOWA**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Makau o komunikacji lotniczej**

Przekład

UMOWA**AGREEMENT****między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Makau o komunikacji lotniczej****between the Government of the Republic of Poland and the Government of Macau concerning air services**

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Makau będąc odpowiednio upoważniony przez właściwe zainteresowane instytucje Republiki Portugalii i za zgodą Rządu Chińskiej Republiki Ludowej,

The Government of the Republic of Poland and the Government of Macau, the latter being duly authorized by the competent sovereign institution of the Portuguese Republic, and with the consent of the Government of the People's Republic of China,

zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

dążąc do zawarcia Umowy w celu stworzenia podstaw prawnych dla współpracy w dziedzinie komunikacji lotniczej między Polską i Makau,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Definicje

Dla celów niniejszej umowy i jej załącznika:

- a) wyrażenie „władza lotnicza” będzie oznaczać w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej — Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, a w przypadku Makau — Zarząd Lotnictwa Cywilnego, albo w obu przypadkach osobę lub organ, uprawnione do pełnienia funkcji, za które odpowiedzialne są te władze;
- b) wyrażenie „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” będzie oznaczać przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasie określonej w załączniku do niniejszej umowy i które otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami artykułu 4 niniejszej umowy,
- c) wyrażenie „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 r. i obejmuje każdy załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji, oraz każdą zmianę załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z jej artykułami 90 i 94, w zakresie, w jakim te załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;
- d) wyrażenie „obszar” w odniesieniu do Polski posiada znaczenie przypisane wyrażeniu „terytorium” w artykule 2 Konwencji, a w odniesieniu do Makau, obejmuje Półwysep Makau oraz Wyspy Tajpa i Coloane.

Artykuł 2

Stosowanie Konwencji

Przy stosowaniu niniejszej umowy Umawiające się Strony będą działać zgodnie z postanowieniami Konwencji, łącznie z załącznikami i jakimkolwiek przyjętymi przez obie Strony zmianami do Konwencji lub do jej załączników, o ile te postanowienia mają zastosowanie do międzynarodowego przewozu lotniczego.

Artykuł 3

Przyznanie praw

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej umowie w celu ustanowienia i eksploatacji regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach wyszczególnionych w załączniku do niniejszej

hereinafter referred to as “the Contracting Parties”,

desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Poland and Macau,

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement and of the Annex thereto:

- a) the term “aeronautical authority” shall mean, in the case of the Republic of Poland, Minister of Transport and Maritime Economy, and in the case of Macau, the Civil Aviation Authority, or in both cases, any person or body authorized to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- b) the term “designated airline” shall mean an airline which has been designated for the purpose of operating the agreed services on the route specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 4 of this Agreement;
- c) the term “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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments apply to both Contracting Parties;
- d) the term “area” in relation to Poland has the meaning assigned to “Territory” in Article 2 of the Convention and in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands.

Article 2

Applicability of the Convention

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes as they apply to both Parties, insofar as these provisions are applicable to international air transportation.

Article 3

Grant of the Rights

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes

umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio „uzgodnionymi liniami” i „określonymi trasami”. Przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystał przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

- a) przelotu nad obszarem drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b) lądowania na wspomnianym obszarze w celach niehandlowych,
- c) zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i ładunków w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, z zastrzeżeniem postanowień niniejszej umowy i jej załącznika.

Artykuł 4

Wyznaczenie i upoważnienie przedsiębiorstw lotniczych

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być notyfikowane przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała powiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotniczej jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia im, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. a) Rząd Rzeczypospolitej Polskiej będzie miał prawo odmówienia przyznania zezwoleń eksploatacyjnych, o których mowa w ustępie 2 niniejszego artykułu, lub nałożenia takich warunków, jakie może uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w artykule 3 niniejszej umowy, w każdym przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze jest zarejestrowane i posiada główne miejsce działalności w Makau;
- b) Rząd Makau będzie miał prawo odmówienia przyznania zezwoleń eksploatacyjnych, o których mowa w ustępie 2 niniejszego artykułu lub nałożenia takich warunków, jakie może uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w artykule 3 niniejszej umowy, w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej lub jej obywateli.

are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) to fly without landing across the area of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said area for non-traffic purposes;
- c) to take on and to put down in international traffic passengers, mail and cargo at the specified points on the specified routes, subject to the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

Article 4

Designation and Authorization of the Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. a) the Government of the Republic of Poland shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau.
- b) the Government of Macau shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of Poland or its nationals.

5. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego, zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w dowolnym terminie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii, pod warunkiem że taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami artykułu 9 niniejszej umowy, obowiązuje w odniesieniu do tej linii.

Artykuł 5

Cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę lub nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

- a) (i) w przypadku Rządu Rzeczypospolitej Polskiej — w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przedsiębiorstwo lotnicze jest zarejestrowane i posiada swoje główne miejsce działalności w Makau;
- (ii) w przypadku Rządu Makau — w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej lub jej obywateli; albo
- b) w przypadku nieprzestrzegania przez to przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa, albo
- c) w przypadku gdy przedsiębiorstwo lotnicze nie będzie działać zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej umowie i jej załączniku.

2. Prawa, o których mowa w ustępie 1, będą mogły być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że natychmiastowe cofnięcie, zawieszenie zezwolenia lub nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

Artykuł 6

Zasady dotyczące eksploatacji uzgodnionych linii

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniać interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, tak aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie eksploatowane przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony na całej trasie lub na odcinku tej trasy.

3. W celu eksploatacji uzgodnionych linii przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Umawiające się

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5

Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- a) (i) in the case of the Government of the Republic of Poland, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau;
- (ii) in the case of the Government of Macau, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of Poland or its nationals; or
- b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- c) in the case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, rights referred to in paragraph 1 shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

Principles Governing the Operation of the Agreed Services

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

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services

Strony będą oferować zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidzianemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na tych liniach.

4. W przypadku gdy przepisy jednej Umawiającej się Strony wymagają, aby wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze zawarły porozumienia dotyczące zdolności przewozowej w celu eksploatacji uzgodnionych linii, porozumienia te będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych Umawiających się Stron.

Artykuł 7

Cła i opłaty

1. Statki powietrzne, używane na międzynarodowych liniach lotniczych 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, tytoń), znajdujące się na pokładzie takich statków powietrznych, będą przy wwozie na obszar drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od opłat celnych, opłat manipulacyjnych oraz innych opłat lub podatków, pod warunkiem że wymienione statki powietrzne opuszczą obszar tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie tych 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 obszarze którejkolwiek Umawiającej się Strony, zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, używanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- b) części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na obszar jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do eksploatacji lub naprawy statków powietrznych, używanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą użyte na odcinku lotu wykonywanego nad obszarem Umawiającej się Strony, na którym zostały one załadowane na pokład;
- d) materiały reklamowe, niemające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na obszarze drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu mogą

shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the international carriage on these services.

4. If the regulations of one Contracting Party so require, the agreements, which may be concluded between the designated airlines for the purpose of operating the agreed services, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 7

Customs and Duties

1. Aircraft engaged in international air 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, tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided that the said aircraft are re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board such aircraft up to such time as they are re-exported.

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

- a) aircraft stores taken on board in the area of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the said designated airline of the other Contracting Party;
- b) spare parts and regular equipment entered into the area of one Contracting Party and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in international service by the designated airline of the other Contracting Party;
- c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board;
- d) advertising materials having no commercial value used by the designated airline on the area of the other Contracting Party.

3. If the laws or regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs con-

być poddane kontroli celnej tej Umawiającej się Strony.

4. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule będą także stosowane w przypadkach, gdy wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony zawrze porozumienia z innym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi w zakresie dzierżawy lub udostępnienia na obszarze drugiej Umawiającej się Strony materiałów wyszczególnionych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, pod warunkiem że takie inne przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze podobnie korzystają z takich zwolnień przyznanych z drugą Umawiającą się Stroną.

5. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na obszarze drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tego obszaru. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi celnemu aż do czasu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

6. Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez obszar jednej Umawiającej się Strony i nieopuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu, będą poddani jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat.

Artykuł 8

Ustawy i przepisy

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące przybycie, pobyt i opuszczenie jej obszaru przez statki powietrzne, używane w żegludze międzynarodowej, oraz eksploatację i żeglugę takich statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej obszaru, będą stosowane również do statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę.

2. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące przybycie, pobyt i opuszczenie jej obszaru przez pasażerów, załogi, pocztę i ładunki znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, a w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i ładunków przewożonych statkami powietrznymi wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 9

Taryfy

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na obszar lub z obszaru drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich

trol of the said Contracting Party.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

5. The regular airborne equipment, as well as materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such area. 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.

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

Article 8

Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its area of passengers, crew, mail and cargo on board aircraft and in particular those regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crew, mail and cargo carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 9

Tariffs

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

wiązących 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 zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy. Porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiągnięte przy zastosowaniu procedury ustanawiania 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 czterdzieści pięć dni przed datą proponowaną do wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek innego powodu, taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron powiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego artykułu, władze lotnicze obu Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf, stosownie do postanowień niniejszego artykułu.

Artykuł 10

Dostarczanie informacji

Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony będą dostarczały władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, okresowe lub inne dane statystyczne, które mogą być rozsądnie wymagane, w celu przeglądu zdolności przewozowej na uzgodnionych liniach oferowanej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze pierwszej Umawiającej się Strony. Takie dane będą zawierać wszystkie informacje potrzebne do ustalenia wielkości przewozów wykonywanych przez to przedsiębiorstwo lotnicze na uzgodnionych liniach.

Artykuł 11

Dokonywanie rozliczeń

1. Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi dokonywane będą z za-

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 concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement shall, if possible, be reached through the rate-fixing machinery established by 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 forty-five 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 reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or, if during the first thirty days of the forty-five period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

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

Provisions of Statistics

The aeronautical authorities of one 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. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services.

Article 11

Settlement of Accounts

1. Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provi-

chowaniem postanowień umowy o płatnościach, obowiązującej między obu Umawiającymi się Stronami i przy zachowaniu aktualnych przepisów dewizowych stosowanych na ich obszarach.

2. W przypadku braku odpowiednich postanowień umowy o płatnościach, wyżej wymienione rozliczenia i płatności będą dokonywane w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

Artykuł 12

Zwolnienia z podatków

1. Każda Umawiająca się Strona zwalnia przychody uzyskane z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony od podatków, podatków od uzysków, jak również od innych należności finansowych.

2. Każda Umawiająca się Strona nie będzie pobierać podatków od wynagrodzeń pracowników drugiej Umawiającej się Strony, delegowanych przez swoje wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze do pracy w przedstawicielstwach, o których mowa w artykule 13 niniejszej umowy.

Artykuł 13

Przedstawicielstwo

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie uprawnione, zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi przybycia, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na obszarze drugiej Umawiającej się Strony swojego własnego personelu kierowniczego, technicznego, eksploatacyjnego i innego personelu specjalistycznego, niezbędnego do wykonywania komunikacji lotniczej.

2. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie miało prawo prowadzić sprzedaż usług transportowych na obszarze drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem agentów. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedawać własne dokumenty przewozowe za walutę obowiązującą na obszarze drugiej Umawiającej się Strony lub w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

Artykuł 14

Konsultacje

Władze lotnicze Umawiających się Stron w duchu ścisłej współpracy, od czasu do czasu, będą konsultować się wzajemnie w celu zapewnienia przestrzegania i należytego stosowania postanowień niniejszej umowy i jej załącznika.

sions of the payment agreement being in force between both Contracting Parties and in conformity with currency regulations being in force in their areas.

2. In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in convertible currency in accordance with the currency regulations being in force.

Article 12

Exemption of Taxes

1. Each Contracting Party exempts receipts coming from the operation of aircraft in international traffic by the designated airline of the other Contracting Party from any taxes, charges from profits as well as from other financial charges.

2. Each Contracting Party undertakes not to collect taxes from salaries of employees of the other Contracting Party delegated from its designated airline to work in the representations mentioned in Article 13 of this Agreement.

Article 13

Representation

1. The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party to bring in and maintain in the area of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the area of the other Contracting Party or in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 14

Consultations

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

Artykuł 15

Rozstrzygnięcie sporów

1. Jeżeli powstanie jakiegokolwiek 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.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia osobie lub organowi albo na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony spór może być przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczają dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony powiadomienia o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnych trzydziestu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zażalenie od potrzeby. Jeżeli Przewodniczący uzna, że jest obywatelem państwa, którego nie można uznać za bezstronne w sporze, wyznaczenia dokona najwyższy rangą Zastępca Przewodniczącego, który nie jest z tego powodu również wykluczony. W takim przypadku trzeci arbiter, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego, nie będzie obywatelem Rzeczypospolitej Polskiej lub rezydentem Makau.

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

Artykuł 16

Ochrona lotnictwa

1. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich prawa i zobowiązania odnośnie do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w ich wzajemnych stosunkach stanowią integralną część niniejszej umowy. Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa lotniczego zawartymi w Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy

Article 15

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavor to settle it by negotiation.

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 appropriate channels 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. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In such case, the third arbitrator shall not be a national of the Republic of Poland or a resident of Macau 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.

Article 16

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their rights and obligations to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference form an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all possible assistance to each other to prevent acts

w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynem skierowanym przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załóg, statków powietrznych, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotniczego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację 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 obszarze, a także użytkownicy portów lotniczych na ich obszarze działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej przedsiębiorstw lotniczych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i pobycie na obszarze tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków na jej obszarze dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzenia odpowiedniej kontroli załóg, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również przychylnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.

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

Artykuł 17

Zmiana

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym terminie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie jakiegokolwiek zmiany, których wprowadzenie do niniejszej umowy uważa za pożądane.

2. Jeżeli jedna Umawiająca się Strona uważa za pożądaną zmianę załącznika do niniejszej umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą uzgodnić wprowadzenie takich zmian.

3. Wszelkie zmiany do niniejszej umowy lub dokonane zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu do jej załącznika wejdą w życie po ich potwierdzeniu w dro-

of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

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

4. Each Contracting Party agrees that its airline may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its area to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crews, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crews, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 17

Amendment

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendments which it considers desirable to bring to this Agreement.

2. If one Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendments.

3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of letters be-

dze wymiany listów pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 18

Wypowiedzenie

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zawiadomić w drodze pisemnej drugą Umawiającą się Stronę o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej umowy. W takim przypadku niniejsza umowa utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 19

Rejestracja w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego

Umowa niniejsza i jakiegokolwiek zmiany do niej będą zarejestrowane w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20

Tytuły

Tytuły artykułów w niniejszej umowie służą jedynie dla celów powoływania się i nie mogą w jakikolwiek sposób wpływać na interpretację artykułów.

Artykuł 21

Wejście w życie

Umowa niniejsza podlega przyjęciu zgodnie z prawem wewnętrznym Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu wymiany listów stwierdzających, że spełnione zostały wymagania dla jej wejścia w życie.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w Warszawie dnia 22 października 1999 r., w dwóch egzemplarzach, w języku angielskim.

Z upoważnienia
Rządu Rzeczypospolitej Polskiej

Tadeusz Syryjczyk

Z upoważnienia
Rządu Makau

Vasco Rocha Vieira

tween the Contracting Parties.

Article 18

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party with its decision to terminate this Agreement. In such a case, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of notification by the other Contracting Party.

Article 19

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Titles

Titles of the Articles in this Agreement are for convenience of reference only and shall not in any way affect the interpretation of the Articles.

Article 21

Entry into Force

This Agreement shall be approved pursuant to the respective legislation of the Contracting Parties and shall come into effect on the day of the exchange of letters stating that the requirements for its entry into force have been fulfilled.

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

Done at Warsaw on this 22nd of October, 1999 in two originals in the English language.

For the Government of
the Republic of Poland

Tadeusz Syryjczyk

For the Government of
Macau

Vasco Rocha Vieira

Wykaz tras
Część 1

Trasy eksploatowane w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

Punkt początkowy	Punkt(y) pośredni	Punkt docelowy	Punkt(y) położony dalej
Warszawa	będzie uzgodniony później	Makau	będzie uzgodniony później

Część 2

Trasy eksploatowane w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Makau:

Punkt początkowy	Punkt(y) pośredni	Punkt docelowy	Punkt(y) położony dalej
Makau	będzie uzgodniony później	Warszawa	będzie uzgodniony później

Uwagi:

1. Żadne punkty położone na terytorium lądowym Chin, Tajwanu i Hongkongu nie mogą być obsługiwane jako punkty pośrednie albo punkty położone dalej.
2. Jakikolwiek punkt(y) pośredni i/lub położony dalej, nieokreślony w części 1 i 2 powyżej, może być obsługiwany przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze bez praw *piątej wolności*.
3. Jakiegokolwiek punkty na trasach określonych w niniejszym załączniku mogą być, według uznania wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego którejkolwiek Umawiającej się Strony, opuszczane w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, pod warunkiem że loty te zaczynają lub kończą się na obszarze Umawiającej się Strony, wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze.
4. Punkty pośrednie i punkty położone dalej oraz prawa *piątej wolności* lotniczej będą uzgadniane między obu wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i będą podlegać zatwierdzeniu przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.

Route schedule
Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Republic of Poland:

Point of Departure	Intermediate Point(s)	Point of Destination	Beyond Point(s)
Warsaw	to be agreed later	Macau	to be agreed later

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airline of Macau:

Point of Departure	Intermediate Point(s)	Point of Destination	Beyond Point(s)
Macau	to be agreed later	Warsaw	to be agreed later

Notes:

1. No points in inland of China, Taiwan and Hong Kong may be served either as intermediate points or beyond points.
2. Any intermediate and/or beyond point(s) not specified in Section 1 and 2 above may be served by the designated airlines without fifth freedom traffic rights.
3. Any of the points on the specified routes in this Annex may, at the option of the designated airline of either Contracting Party, be omitted on any or all flights, provided that these flights originate or terminate in the area of the Contracting Party designating the airline.
4. The intermediate points, points beyond and fifth freedom traffic rights shall be agreed upon between both designated airlines and shall be subject to the approval by aeronautical authorities of both Contracting Parties.