



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 22 września 2020 r.

Poz. 840

Umowa

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Singapuru o transporcie lotniczym,
podpisana w Warszawie dnia 22 maja 2014 r.

ej Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Singapuru, zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”;

n, będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku;

50 dążąc do rozwijania współpracy w dziedzinie transportu lotniczego i przyczynienia się do postępu w międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

lo dążąc do zawarcia umowy o transporcie lotniczym, uzupełniającej o ch wymienionej Konwencji w celu ustanawiania linii lotniczych między ich odpowiednimi terytoriami;

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

DEFINICJE

Dla celów niniejszej Umowy, o ile z kontekstu nie wynika inaczej:

1. wyrażenie „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę Załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z artykułami 90 i 94, w zakresie, w jakim te załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;
2. wyrażenie „władze lotnicze” oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Republiki Singapuru, Ministra do spraw Transportu i Władzę Lotnictwa Cywilnego Singapuru; albo w obydwu przypadkach każdy inny organ lub osobę prawnie upoważnione do wykonywania funkcji należących do tych władz;
3. wyrażenie „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 3 (Wyznaczenie i zezwolenie) niniejszej Umowy;
4. wyrażenia „uzgodniona linia” i „określona trasa” oznaczają odpowiednio międzynarodową linię lotniczą ustanowioną zgodnie z artykułem 2 (Przyznanie praw) niniejszej Umowy oraz trasę określoną w Załączniku I do niniejszej Umowy;
5. wyrażenie „taryfa” oznacza cenę pobieraną za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, włączając ceny i warunki innych usług świadczonych przez przedsiębiorstwo lotnicze, związanych z przewozem lotniczym, z wyłączeniem jednak opłaty i warunków przewozu poczty;
6. wyrażenie „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie w celach innych niż zabranie lub wyładowanie pasażerów, bagażu, ładunków i/lub poczty w przewozie lotniczym;

7. wyrażenie „terytorium Umawiającej się Strony” oznacza terytorium Państwa, którego Rząd jest Stroną niniejszej Umowy;
8. wyrażenie „państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie Unii Europejskiej;
9. wyrażenie „certyfikat przewoźnika lotniczego” oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lotniczemu przez władze lotnicze Umawiającej się Strony potwierdzający, że dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie;
10. wyrażenie „opłaty od użytkownika” oznacza opłatę nałożoną na przedsiębiorstwa lotnicze przez właściwą władzę lub na której nałożenie dana władza zezwoliła z tytułu korzystania z portu lotniczego lub urządzeń lub usług w zakresie nawigacji lotniczej, włączając usługi związane z przelotami lub związane z tym usługi i urządzenia dla statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunków;
11. wyrażenie „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, Załączniki do niej i jakiegokolwiek zmiany do nich; oraz
12. wyrażenie „Traktaty UE” oznacza Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 2

PRYZYCNANIE PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla ustanowienia i eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę:

- (a) prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania,
- (b) prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych,

- (c) prawo lądowania w punkcie (punktach) na trasie (trasach) określonych w Załączniku I do niniejszej Umowy, w celu zabrania na pokład i pozostawienia pasażerów i ładunków, włączając pocztę, oddzielnie lub łącznie; oraz
- (d) inne prawa określone w niniejszej Umowie w celu eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku I do niniejszej Umowy.

2. Żadne z postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunków, włączając pocztę, przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli z powodu konfliktu zbrojnego, działań o charakterze politycznym lub szczególnych i wyjątkowych okoliczności wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie jest w stanie eksploatować linii na jej normalnej trasie, druga Umawiająca się Strona dołoży wszelkich starań dla ułatwienia kontynuowania eksploatacji takiej linii, poprzez odpowiednie czasowe zmiany takich tras.

Artykuł 3

WYZNACZENIE I ZEZWOLENIE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć jedno lub więcej przedsiębiorstw lotniczych w celu eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku I do niniejszej Umowy oraz cofnąć lub zamienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie będą notyfikowane pisemnie przez władzę lotniczą jednej Umawiającej się Strony do władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona udzieli odpowiednich upoważnień i zezwoleń, w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

- (i) przedsiębiorstwo lotnicze jest ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
- (ii) państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym, a właściwa władza lotnicza jest wyraźnie określona w wyznaczeniu;
- (iii) przedsiębiorstwo lotnicze ma główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego, które wydało mu ważną koncesję; oraz
- (iv) przedsiębiorstwo lotnicze jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich i/lub innych państw wymienionych w Załączniku II do niniejszej Umowy i/lub obywateli tych innych państw;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Republikę Singapuru:

- (i) Republika Singapuru sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym; oraz
- (ii) przedsiębiorstwo lotnicze ma główne miejsce prowadzenia działalności w Republice Singapuru; oraz

(c) wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jest w stanie spełnić warunki określone w ustawach i przepisach normalnie stosowanych w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski.

3. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostanie tak wyznaczone i upoważnione, może rozpocząć operacje na uzgodnionych liniach, pod

warunkiem, że przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy, a także z wymaganiami krajowymi dotyczącymi zezwoleń, jeżeli takie są stosowane.

Artykuł 4

COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZEZWOLENIA

1. Każda Umawiająca się Strona może odmówić, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę, jeżeli:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

(i) przedsiębiorstwo lotnicze nie jest ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie posiada ważnej koncesji wydanej przez państwo członkowskie zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub

(ii) państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje i nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym, lub właściwa władza lotnicza nie jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; lub

(iii) przedsiębiorstwo lotnicze nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego, które wydało mu koncesję; lub

(iv) przedsiębiorstwo lotnicze nie jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich i/lub innych państw wymienionych w Załączniku II do niniejszej Umowy i/lub obywateli tych innych państw; lub

(v) można wykazać, że przez wykonywanie praw przewozowych zgodnie z niniejszą Umową, na trasie obejmującej punkt znajdujący się w innym państwie członkowskim, w tym eksploataowanie linii,

która jest oferowana na rynku, lub w inny sposób stanowi bezpośredni przewóz, przedsiębiorstwo lotnicze obchodziłoby ograniczenia praw przewozowych nałożone przez umowę między Republiką Singapuru a tym innym państwem członkowskim; lub

(vi) przedsiębiorstwo lotnicze posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie i nie istnieje dwustronna umowa o komunikacji lotniczej między Republiką Singapuru a tym państwem członkowskim, a można wykazać, że prawa przewozowe niezbędne do wykonywania proponowanych operacji nie są wzajemnie dostępne dla wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych z Republiki Singapuru;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Republikę Singapuru:

(i) Republika Singapuru nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym; lub

(ii) przedsiębiorstwo lotnicze nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności w Republice Singapuru;

(c) przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega postanowień niniejszej Umowy i Załączników do niej.

2. Wykonując swoje prawa zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu i bez uszczerbku dla jej praw wynikających z ustępu 1 litera (a) punkt (v) i (vi) niniejszego artykułu, Republika Singapuru nie stosuje dyskryminacji między przedsiębiorstwami lotniczymi z państw członkowskich ze względu na ich przynależność państwową.

3. Prawa określone w ustępie 1 niniejszego artykułu będą wykonywane dopiero po konsultacjach z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony, przeprowadzonych zgodnie z artykułem 19 (Konsultacje) niniejszej Umowy.

Artykuł 5

STOSOWANIE USTAW

1. Ustawy, przepisy i procedury jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia na terytorium, pobytu lub opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej albo dotyczące eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przy przybyciu, opuszczaniu i podczas pobytu w granicach tego terytorium.

2. Ustawy, przepisy i procedury jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia, odprawy, imigracji, spraw paszportowych, spraw celnych i kwarantanny będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, lub w jego imieniu do jego załóg, pasażerów oraz ładunków, w tym poczty, przy przybyciu, opuszczaniu i podczas pobytu w granicach terytorium tej Umawiającej się Strony.

3. Pasażerowie, bagaż, ładunki i poczta w tranzycie bezpośrednim przez terytorium każdej Umawiającej się Strony i nie opuszczający terenu portu lotniczego wyznaczonego w tym celu, nie będą poddawani dodatkowej kontroli z wyjątkiem kontroli związanej z ochroną lotnictwa, narkotykami, zapobieganiu nielegalnemu przybyciu lub innych specjalnych okoliczności. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych podatków.

Artykuł 6

OBSŁUGA NAZIEMNA

1. Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów każdej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, prawa Unii Europejskiej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało na terytorium drugiej Umawiającej się Strony prawo do wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej ("własna obsługa naziemna") lub, według swojego uznania, prawo do wyboru usługodawcy spośród konkurujących usługodawców, który zapewni usługi obsługi naziemnej, w całości lub części. Jeżeli takie ustawy i przepisy ograniczają lub wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, każde

ib wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie traktowane w sposób
ib niedyskryminujący w zakresie dostępu do własnej obsługi naziemnej lub
ib usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub
usługodawców.

lu 2. Wykonywanie praw określonych w ustępie 1 niniejszego artykułu
m będzie podlegać jedynie ograniczeniom fizycznym lub operacyjnym
o. wynikającym ze względów bezpieczeństwa lub ochrony portu lotniczego.
ie Jakiegokolwiek ograniczenia będą stosowane jednolicie i na warunkach nie
la mniej korzystnych niż najbardziej korzystne warunki dostępne dla
ie jakiegokolwiek przedsiębiorstwa lotniczego wykonującego podobne
io międzynarodowe przewozy lotnicze w czasie, w którym nałożono
ograniczenia.

Artykuł 7 **OPLATY CELNE**

ch 1. Statki powietrzne eksploatowane na międzynarodowych liniach
k lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek
e, Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, części zapasowe
ly zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe (w tym artykuły
lą żywnościowe, napoje, tytoń) na pokładzie tych statków powietrznych, będą
at przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione z opłat
ze celnych, opłat inspekcyjnych i innych opłat lub podatków, pod warunkiem, że
ie statki powietrzne opuszczają terytorium tej Umawiającej się Strony oraz tak
z wyposażenie, części zapasowe, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz
ch zapasy pokładowe pozostaną na pokładzie statków powietrznych do czasu ich
wywozu lub zużycia na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium.

v, 2. Zwolnione będą również od tych samych opłat, należności i podatków
z wyjątkiem opłat związanych ze świadczoną usługą:

k (a) zapasy pokładowe zabrane na pokład na terytorium którejkolwiek
z Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez
lo kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do
h, zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych
ie eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone
przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(b) części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony i przeznaczone do eksploatacji lub naprawy statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli te zapasy będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały one zabrane na pokład;

(d) materiały reklamowe, nie posiadające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy i przepisy krajowe którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, materiały wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą znajdować się pod nadzorem celnym tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy pozostawione na pokładzie statków powietrznych, eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych na tym terytorium. W takim przypadku mogą być poddane nadzorowi tych organów do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

Artykuł 8

UCZCIWA KONKURENCJA

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

2. Każda Umawiająca się Strona będzie zezwalać każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości

i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowym transporcie lotniczym, zgodnie z uwarunkowaniami handlowymi i rynkowymi. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości ruchu, częstotliwości lub regularności przewozu lub typu albo typów statków powietrznych eksploatowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę, z wyjątkiem przypadków określonych w niniejszej Umowie lub według ujednoliconych warunków jakie mogą być przewidziane przez Konwencję.

3. Żadna Umawiająca się Strona nie zezwoli swojemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym, działającym samodzielnie lub wspólnie z jakimkolwiek innym lub innymi przedsiębiorstwami lotniczymi na nadużycie pozycji rynkowej, powodujące lub mające na celu spowodowanie znaczne osłabienia konkurenta lub wykluczenie go z trasy.

Artykuł 9

ROZKŁADY LOTÓW

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze przez każdą Umawiającą się Stronę będą, z wyprzedzeniem trzydziestu (30) dni, przedkładać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony do zatwierdzenia rozkład swoich planowanych połączeń, wyszczególniając częstotliwość, godziny operacji, typ statku powietrznego, konfigurację oraz ilość miejsc oferowanych do publicznej sprzedaży.

2. Wszelkie kolejne zmiany do zatwierzonego rozkładu lotów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10

TARYFY

1. Każda Umawiająca się Strona zezwoli każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na swobodne ustalanie taryf za przewozy lotnicze.

2. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie wymagać zawiadomienia lub przedkładania jakiegokolwiek taryfy pobieranej przez przedsiębiorstwo

lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone zgodnie z niniejszą Umową. Taryfy będą jednak udostępniane na życzenie dla celów informacyjnych.

3. Bez względu na postanowienia niniejszego artykułu, taryfy pobierane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Republiki Singapuru za przewóz w całości wewnątrz Unii Europejskiej podlegają prawu Unii Europejskiej, które będzie stosowane na zasadzie niedyskryminacji.

Artykuł 11

DZIAŁALNOŚĆ HANDLOWA

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do utworzenia swoich biur, oddziałów i/lub przedstawicielstw na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony, własnego personelu niezbędnego do wykonywania i promocji przewozów lotniczych.

3. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo prowadzić sprzedaż lotniczych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem swoich agentów. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedawać własne lotnicze dokumenty przewozowe za walutę drugiej Umawiającej się Strony lub w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

Artykuł 12

TRANSFER WPLYWÓW

Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa do wymiany i transferu nadwyżki wpływów nad wydatkami, uzyskanej na swoim terytorium w związku z przewozem pasażerów, bagażu, ładunków, w tym poczty, na uzgodnionych liniach. Wymiana i transfer będzie dokonywany przy zastosowaniu rynkowego kursu wymiany stosowanego do bieżących transakcji oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi każdej Umawiającej się Strony.

Artykuł 13

OPLATY OD UŻYTKOWNIKA

Oplaty, stosowane na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony w odniesieniu do operacji wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, za korzystanie z portów lotniczych otwartych do użytku publicznego, urządzeń nawigacji lotniczej oraz innych urządzeń lotniczych na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony będą sprawiedliwe i rozsądne oraz pobierane zgodnie z jednolitymi warunkami stosowanymi bez dyskryminacji w odniesieniu do przynależności państwowej danych statków powietrznych.

Artykuł 14

ŚWIADECTWA I LICENCJE

1. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wydane lub uznane za ważne zgodnie z ustawami i przepisami jednej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, z ustawami i przepisami Unii Europejskiej oraz nadal pozostające w mocy, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że takie świadectwa i licencje wydane lub uznane za ważne, odpowiadają wymaganiom równym lub wyższym od wymagań minimalnych, ustalonych zgodnie z Konwencją.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad swoim własnym terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych swoim własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 15

OCHRONA LOTNICTWA

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzonej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, sporządzonego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku oraz jakiegokolwiek innej umowy wielostronnej w sprawie ochrony lotnictwa cywilnego, do której obie Umawiające się Strony przystąpiły.

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

3. We wzajemnych stosunkach, Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z postanowieniami dotyczącymi ochrony lotnictwa ustalonymi przez

Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie postanowienia dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce prowadzenia działalności lub miejsce stałego zamieszkania na terytorium Umawiających się Stron lub w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej użytkownicy statków powietrznych, którzy są ustanowieni na jej terytorium zgodnie z Traktatami UE i posiadający ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi postanowieniami o ochronie lotnictwa.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej użytkowników statków powietrznych przy wlocie, wylocie lub pobycie w granicach terytorium drugiej Umawiającej się Strony, można było żądać przestrzegania postanowień dotyczących ochrony lotnictwa zgodnie z obowiązującym prawem w danym kraju, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z prawem Unii Europejskiej. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na swoim terytorium dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów, załogi, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wpuszczania na pokład i załadowywania.

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

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

7. W przypadku, gdy Umawiająca się Strona ma uzasadnione podstawy do podejrzeń, że druga Umawiająca się Strona odstąpiła od postanowień

niniejszego artykułu, władze lotnicze pierwszej Umawiającej się Strony mogą zażądać natychmiastowych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony. Nie osiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od daty rozpoczęcia takich konsultacji, stanowić będzie podstawę do zastosowania ustępu 1 artykułu 4 niniejszej Umowy. W przypadku uzasadnionym nagłymi okolicznościami, Umawiająca się Strona może podjąć tymczasowe działania zgodnie z ustępem 1 artykułu 4 niniejszej Umowy przed upływem piętnastu (15) dni. Wszelkie działania podjęte zgodnie z niniejszym ustępem powinny być zakończone w przypadku dostosowania się drugiej Umawiającej się Strony do postanowień o ochronie zawartych w niniejszym artykule.

Artykuł 16 **BEZPIECZEŃSTWO**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji dotyczących przyjętych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w każdej dziedzinie dotyczącej urządzeń lotniczych, załogi lotniczej, statków powietrznych lub ich eksploatacji. Konsultacje takie odbędą się w terminie trzydziestu (30) dni od daty takiej prośby.

2. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona skutecznie nie stosuje i nie utrzymuje standardów bezpieczeństwa w jakiegokolwiek z takich dziedzin, które byłyby co najmniej równe minimalnym standardom, ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, pierwsza Umawiająca się Strona powiadomi drugą Umawiającą się Stronę o tych wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne dla zapewnienia tych minimalnych standardów, a druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania naprawcze. Nie podjęcie przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiednich działań w terminie piętnastu (15) dni lub w dłuższym terminie, jaki może być uzgodniony, stanowić będzie podstawę do zastosowania artykułu 4 (Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy.

3. Niezależnie od zobowiązań wymienionych w artykule 33 Konwencji, stwierdza się, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub, na podstawie umowy leasingu, w imieniu przedsiębiorstwa lotniczego lub

przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony na liniach do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany, podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, inspekcji przez upoważnionych przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i w otoczeniu statku powietrznego, w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego, jak i jego załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia (w niniejszym artykule zwanej „inspekcją rampową”), pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia.

4. Jeżeli w wyniku jakiegokolwiek takiej inspekcji rampowej lub serii inspekcji rampowych powstaną:

- (a) poważne zastrzeżenia, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją; lub
- (b) zastrzeżenia odnośnie braku efektywnego utrzymywania i stosowania standardów bezpieczeństwa, ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją,

Umawiająca się Strona dokonująca inspekcji, dla celów artykułu 33 Konwencji, może stwierdzić, że wymagania, na podstawie których świadectwa lub licencje w odniesieniu do tego statku powietrznego lub w odniesieniu do załogi tego statku powietrznego zostały wydane lub uznane za ważne, albo, że wymagania, zgodnie z którymi eksploatowany jest ten statek powietrzny, nie są równe lub wyższe od minimalnych standardów ustanowionych zgodnie z Konwencją.

5. W przypadku, gdy przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego odmawia dostępu w celu przeprowadzenia, zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, inspekcji rampowej statku powietrznego eksploatowanego przez lub w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony, druga Umawiająca się Strona może stwierdzić, że istnieją poważne zastrzeżenia, o których mowa w ustępie 4 niniejszego artykułu i wyciągnąć wnioski, o których mowa w wymienionym ustępie.

6. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony w przypadku, gdy w wyniku inspekcji rampowej, serii inspekcji rampowych, odmowy dostępu dla inspekcji rampowej, konsultacji lub innych działań, pierwsza Umawiająca się Strona uzna, że istotne jest podjęcie bezzwłocznych działań dla bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

7. Wszelkie działania podjęte przez jedną Umawiającą się Stronę, zgodnie z ustępem 2 lub 6 niniejszego artykułu, powinny być zakończone z chwilą, gdy przestała istnieć przyczyna dla prowadzenia takich działań.

8. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym kontrolę regulacyjną wykonuje i utrzymuje inne państwo członkowskie, prawa Republiki Singapuru zgodnie z niniejszym artykułem mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez to inne państwo członkowskie oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.

Artykuł 17

DANE STATYSTYCZNE

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą dostarczać lub spowodują dostarczenie przez swoje wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze, władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na żądanie, okresowych lub innych danych statystycznych, jakie mogą być rozsądnie wymagane w celu dokonania analizy eksploatacji uzgodnionych linii, w tym danych statystycznych wskazujących punkty rozpoczęcia i punkty zakończenia podróży.

Artykuł 18

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy,

Umawiające się Strony przede wszystkim będą dążyły do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia wzajemnie uzgodnionej osobie lub organowi, albo którakolwiek Umawiająca się Strona może przedstawić spór do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania przez którakolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia drogą dyplomatyczną o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, a trzeci arbiter zostanie wyznaczony w okresie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w określonym terminie, Przewodniczący Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego może, na prośbę którejkolwiek Umawiającej się Strony, wyznaczyć arbitra lub arbitrów, w zależności od sytuacji. Jeżeli Przewodniczący posiada obywatelstwo jednej z Umawiających się Stron, najwyższy rangą zastępca, który nie zostanie wyłączony na tej podstawie, dokona wyznaczenia.

3. Trybunał arbitrażowy określi własną procedurę. Decyzja trybunału arbitrażowego będzie wiążąca dla Umawiających się Stron.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie ponosić koszty arbitra, którego wyznaczyła. Pozostałe koszty trybunału arbitrażowego będą podzielone równo między Umawiającymi się Stronami.

5. Jeśli, i jak długo którakolwiek Umawiająca się Strona nie zastosuje się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, które zostały przyznane na mocy niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie nie stosującej się do decyzji lub wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu nie stosującemu się do decyzji.

Artykuł 19

KONSULTACJE

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie poprosić o przeprowadzenie konsultacji dotyczących realizacji, interpretacji, stosowania lub zmiany niniejszej Umowy.

2. Konsultacje takie rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania takiej prośby, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

Artykuł 20

REJESTRACJA

Niniejsza Umowa i jakakolwiek zmiana do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 21

ZMIANA UMOWY

1. Każda z Umawiających się Stron może w dowolnym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie dokonanie jakiegokolwiek zmiany niniejszej Umowy, którą uzna za potrzebną. Konsultacje dotyczące zmian do Umowy, które mogą odbywać się w drodze rozmów lub korespondencyjnie, rozpoczną się w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania prośby, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

2. Jeśli jedna Umawiająca się Strona uzna za pożądane wprowadzenie zmiany do Załączników do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą uzgodnić taką zmianę.

3. Jakakolwiek zmiana do niniejszej Umowy lub Załączników do niej, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego artykułu, wejdzie w życie po potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych między Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 22

UMOWY WIELOSTRONNE

W przypadku wejścia w życie wielostronnej umowy dotyczącej transportu lotniczego, wiążącej obie Umawiające się Strony, Umowa niniejsza zostanie zmieniona w drodze negocjacji między Umawiającymi się Stronami, tak aby dostosować ją do postanowień takiej wielostronnej umowy.

Artykuł 23

WEJŚCIE W ŻYCIE

1. Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony.
2. Umowa niniejsza podlega przyjęciu zgodnie z krajowym prawem państwa każdej Umawiającej się Strony, co zostanie potwierdzone w drodze wymiany not dyplomatycznych. Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu otrzymania późniejszej z notyfikacji, informującej że Umawiające się Strony wypełniły procedury wymagane dla wejścia w życie niniejszej Umowy.
3. Z dniem wejścia jej w życie, niniejsza Umowa zastępuje dotychczas tymczasowo stosowaną Umowę między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Singapuru o komunikacji lotniczej między oraz poza ich odnośne terytoria, podpisaną w Singapurze dnia 22 grudnia 1979 roku.

Artykuł 24

WYPOWIEDZENIE UMOWY

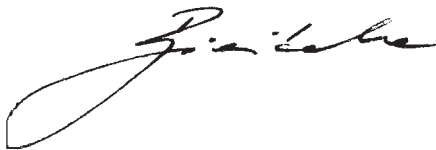
1. Każda z Umawiających się Stron może w dowolnym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie swój zamiar wypowiedzenia niniejszej Umowy. Notyfikacja taka będzie jednocześnie przekazana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
2. Umowa niniejsza utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od dnia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę noty wypowiedzającej, chyba że nota wypowiedzająca zostanie wycofana w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania

noty wypowiedzianej przez drugą Umawiającą się Stronę, notyfikacja będzie uznana z otrzymaną po upływie czternastu (14) dni od dnia otrzymania noty przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

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

SPORZĄDZONO w Warszawie dnia 22 maja 2014 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i angielskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności przy interpretacji lub stosowaniu, tekst angielski będzie rozstrzygający.

**Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej**



**Z upoważnienia Rządu
Republiki Singapuru**



ZAŁĄCZNIK I

W Y K A Z T R A S

I. Trasy do eksploatacji przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Rzeczpospolitą Polską:

Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej - Jakikolwiek punkty pośrednie -
Punkty w Singapurze - Jakikolwiek punkty położone dalej

II. Trasy do eksploatacji przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Republikę Singapuru:

Punkty w Singapurze – Jakikolwiek punkty pośrednie -
Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej - Jakikolwiek punkty położone dalej

Uwagi:

I. Warunki eksploatacyjne

1. Podczas eksploatacji uzgodnionej linii na trasie określonej w Wykazie Tras, przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę mogą, oprócz praw określonych powyżej, w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach oraz według uznania każdego przedsiębiorstwa lotniczego:

- (a) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;
- (b) łączyć różne numery lotów w trakcie jednej operacji statku powietrznego;

(c) obsługiwać punkty pośrednie i położone dalej oraz punkty na terytoriach Umawiających się Stron na trasach w jakiegokolwiek kombinacji i dowolnej kolejności;

(d) omijać lądowania w jakimkolwiek punkcie lub punktach;

(e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego statku powietrznego na inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie na trasach; oraz

(f) obsługiwać punkty przed jakimkolwiek punktem na swoim terytorium z lub bez zmiany statków powietrznych lub numeru rejsu oraz oferować publicznie i reklamować takie przewozy jako przewozy bezpośrednie

bez ograniczenia co do kierunku lub położenia geograficznego oraz bez utraty jakiegokolwiek prawa do wykonywania przewozu w inny sposób dopuszczonego w niniejszej Umowie, pod warunkiem, że przewóz wykonywany jest do punktu na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwa lotnicze.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony będą miały prawo do zakończenia swoich przewozów na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

II. Dzielenie oznakowania linii

1. Przy eksploatacji lub oferowaniu przewozów na określonych trasach, którejkolwiek przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez jedną Umawiającą się Stronę może zawierać porozumienia handlowe, takie jak dzielenie pojemności statku powietrznego, dzielenie oznakowania linii lub porozumienia leasingowe z:

(a) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi tej samej Umawiającej się Strony;

(b) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony; oraz

(c) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi z kraju trzeciego,

pod warunkiem, że:

(a) takie przedsiębiorstwa lotnicze posiadają odpowiednie zezwolenie do eksploatacji tych tras i odcinków tych tras; oraz

(b) w przypadku sprzedaży biletów, przedsiębiorstwo lotnicze dokładnie sprecyzuje kupującemu w punkcie sprzedaży, które przedsiębiorstwo lotnicze faktycznie eksploatuje każdy odcinek linii i z którym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi kupujący zawiera umowę.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron, w ramach porozumienia o dzieleniu oznakowania linii będą uprawnione do wykonywania dowolnej ilości operacji jako przewoźnik umowny.

ZAŁĄCZNIK II**Wykaz innych państw, o których mowa w artykule 3 i 4 niniejszej Umowy**

- (a) Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
- (b) Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
- (c) Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
- (d) Konfederacja Szwajcarska (na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską o transporcie lotniczym).

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE
ON AIR TRANSPORT**

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Singapore, hereinafter referred to as “the Contracting Parties”;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to develop cooperation in the field of air transport and to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement on air transport supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

DEFINITIONS

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

1. the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 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 have been adopted by both Contracting Parties;
2. the term “aeronautical authorities” means in the case of the Republic of Poland, the President of the Civil Aviation Authority and, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Transport, and Civil Aviation Authority of Singapore; or, in both cases, any other authority or person legally empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
3. the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
4. the terms “agreed service” and “specified route” mean international air service pursuant to Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement and the route specified in Annex I to this Agreement, respectively;
5. the term “tariff” means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the airline in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
6. the term “stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

7. the term “territory of a Contracting Party” means the territory of a State whose government is a Party to this Agreement;
8. the term “Member State” means Member State of the European Union;
9. the term “Air Operator’s Certificate” means a document issued to an airline by the aeronautical authorities of a Contracting Party which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
10. the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including facilities for overflights, or related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;
11. the term “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto; and
12. the term “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for establishing and operating international air services by the airlines designated by that other Contracting Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in Annex I to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination; and

- (d) the rights otherwise specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3. If because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes.

Article 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in Annex I to this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be notified in writing by the aeronautical authority of one Contracting Party to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- (a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:
 - (i) the airline is established, under the EU Treaties, in the territory of the Republic of Poland and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law;
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its

Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

- (iii) the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the valid Operating Licence; and
 - (iv) the airline is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States and/or by other States listed in Annex II to this Agreement and/or nationals of such other States;
- (b) in the case of an airline designated by the Republic of Singapore:
- (i) the Republic of Singapore has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - (ii) it has its principal place of business in the Republic of Singapore; and
- (c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

Article 4

REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF AUTHORISATION

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

- (a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

- (i) the airline is not established, under the EU Treaties, in the territory of the Republic of Poland or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; or
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received its Operating Licence; or
- (iv) the airline is not owned directly or through majority ownership and is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States and/or by other States listed in Annex II to this Agreement and/or nationals of such other States; or
- (v) it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, the airline would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by an agreement between the Republic of Singapore and that other Member State; or
- (vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Singapore and that Member State and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated airlines of the Republic of Singapore;

- (b) in the case of an airline designated by the Republic of Singapore:
 - (i) the Republic of Singapore is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - (ii) it does not have its principal place of business in the Republic of Singapore;
- (c) the airline has failed to comply with the provisions of this Agreement and Annexes thereto.

2. In exercising its rights under paragraph 1 of this Article, and without prejudice to its rights under paragraph 1 (a)(v) and (vi) of this Article, the Republic of Singapore shall not discriminate between the airlines of Member States on the grounds of nationality.

3. The rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 19 (Consultations) of this Agreement.

Article 5

APPLICATION OF LAWS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

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

3. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of each Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not be subject to further examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

GROUND HANDLING

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Republic of Poland, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

2. The exercise of the rights set forth in paragraph 1 of this Article, shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

Article 7

CUSTOMS DUTIES

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, 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 territory of the other Contracting Party provided that aircraft is re-exported and such

equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt 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 territory 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 designated airlines of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one Contracting Party and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants to supply aircraft engaged in an international service by the designated airlines of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
- (d) advertising materials, having no commercial value used by the designated airlines of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

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

4. The regular airborne equipment as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airlines 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.

Article 8

FAIR COMPETITION

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

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

Article 9

TIMETABLES

1. Airlines designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, times of operations, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Any subsequent changes to the approved timetable of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established freely by each designated airline.

2. Neither Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by an airline or airlines designated under this Agreement. Tariffs shall however be made available on request for informational purposes.

3. Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by the designated airlines of the Republic of Singapore for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law, which shall be applied on a non-discriminatory basis.

Article 11 COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to establish their offices, branches and/or representations in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party, their own staff who are required for the provision and promotion of air services.

3. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation documents in the territory 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 other Contracting Party or in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 12

TRANSFER OF EARNINGS

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of conversion and transfer of excess of receipts over expenditure, earned in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo, including mail, on the agreed services. The conversion and transfer shall be made at the market rate of exchange applicable to current transactions and in accordance with the foreign exchange regulations being in force in each Contracting Party.

Article 13

USER CHARGES

Charges applied in the territory of either Contracting Party to the operations of the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports open to public use, air navigation services and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party shall be just and reasonable, and collected in accordance with uniform conditions applicable without discrimination as to the nationality of the aircraft concerned.

Article 14

CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Poland, the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 15

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, done at Montreal on 24 February 1988 and any other multilateral agreement relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties have acceded.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Poland, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in

accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Republic of Poland, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

5. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of such consultations shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 (Revocation, Suspension and Limitation of Authorisation) of this Agreement. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph 1 of Article 4 of this Agreement prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 16

SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:

- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

(b) concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the flight crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Republic of Poland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the rights of the Republic of Singapore under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 17

STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide, or shall cause their designated airlines to provide, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, with periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including statistics showing the origins and destinations of the traffic.

Article 18

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 endeavour 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 a mutually agreed person or body, or either Contracting Party may submit the dispute 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 arbitrators so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) 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 Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground, shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure. The decision of the arbitral tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

4. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article 19 CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed upon by the Contracting Parties.

Article 20 REGISTRATION

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 21 MODIFICATION OF AGREEMENT

1. Either of the Contracting Parties may at any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to this Agreement. Consultations on the modification of the Agreement, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

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

3. Any amendment to this Agreement or its Annexes pursuant to paragraph 1 or 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties.

Article 22

MULTILATERAL AGREEMENTS

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended by negotiations between the Contracting Parties so as to conform to the provisions of that multilateral agreement.

Article 23

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement is concluded for an indeterminate period.

2. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of the State of each Contracting Party which shall be confirmed by exchange of diplomatic notes. This Agreement shall come into force on the date of receipt of the last notification confirming that the Contracting Parties have completed procedures required for the entry into force of this Agreement.

3. From the date of entry into force of this Agreement, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of the Polish People's Republic and the Government of the Republic of Singapore for air services between and beyond their respective territories, signed at Singapore on 22 December 1979 which has been provisionally applied.

Article 24

TERMINATION

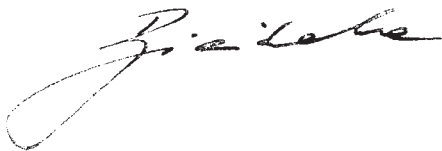
1. Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation.

2. This Agreement shall terminate twelve (12) months from the date on which the notice was received 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, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

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

DONE in duplicate at Warsaw, this 22nd day of May 2014 in the Polish and English languages, both texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation or application, the English text shall prevail.

**For the Government of the
Republic of Poland**



**For the Government of the
Republic of Singapore**



ANNEX I**ROUTE SCHEDULE**

I. Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Poland:

Points in the Republic of Poland – Any intermediate points – Points in Singapore – Any points beyond

II. Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Singapore:

Points in Singapore – Any intermediate points – Points in the Republic of Poland – Any points beyond

Notes:

I. Operational Flexibility

1. While operating an agreed service on a specified route in the route schedule, the airline or airlines designated by each Contracting Party may, in addition to the rights specified above, on any or all flights and at the option of each airline:

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- (d) omit stops at any point or points;
- (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

- (f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airlines.

2. The designated airlines of either Contracting Party shall have the right to terminate their air services in the territory of the other Contracting Party.

II. Code-sharing

1. In operating or holding out services on the specified routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- (b) an airline or airlines of other Contracting Party; and
- (c) an airline or airlines of a third country,

provided that

- (a) such airlines hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and
- (b) in respect of tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

2. The designated airlines of the Contracting Parties, when code-sharing in the above arrangements, shall be allowed to hold out as marketing carrier any number of services.

ANNEX II**List of other States referred to in Article 3 and 4 of this Agreement**

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).