



# MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 12 października 2020 r.

Poz. 920

## UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Republiki Południowej Afryki  
o komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich odnośnymi terytoriami,

podpisana w Warszawie dnia 3 września 1993 r.

*Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Południowej Afryki, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami",  
będąc Stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku;*

*uznając znaczenie transportu lotniczego jako środka sprzyjającego tworzeniu i podtrzymywaniu przyjaźni, porozumienia i współpracy między narodami obu krajów;*

*pragnąc przyczynić się do rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego;*

*pragnąc zawrzeć Umowę w celu ustanowienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich odnośnymi terytoriami;*

*uzgodniły, co następuje:*

**Artykuł 1**  
**DEFINICJE**

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

- a/ wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku, i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z Artykułem 90 tej Konwencji i każdą zmianę Załączników do Konwencji, dokonaną zgodnie z jej Artykułami 90 i 94, jeżeli te Załączniki i zmiany wejdą w życie w odniesieniu do obydwu Umawiających się Stron lub zostaną przez nie ratyfikowane;
- b/ wyrażenie "władze lotnicze" oznacza: dla Rzeczypospolitej Polskiej - Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, dla Republiki Południowej Afryki - Ministra Transportu, Poczty i Telekomunikacji, lub w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ, uprawnione do pełnienia jakichkolwiek funkcji wykonywanych przez wymienionego Ministra;

- c/ wyrażenia "uzgodniona linia" i "określona trasa" oznaczają międzynarodową linię lotniczą objętą Artykułem 2 niniejszej Umowy i trasę wyszczególnioną w odpowiedniej części Załącznika do niniejszej Umowy;
- d/ wyrażenie "Umowa" oznacza niniejszą Umowę, Załącznik do niej sporządzony w jej wykonaniu oraz wszelkie zmiany Umowy lub Załącznika;
- e/ wyrażenia "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwo lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie odpowiednio określone dla nich w Artykule 96 Konwencji;
- f/ wyrażenie "wyposażenie statku powietrznego" oznacza przedmioty, inne niż zapasy i części zamienne o charakterze przenośnym, przeznaczone do użycia na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu, łącznie z wyposażeniem pierwszej pomocy i ratunkowym;
- g/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze", oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy;
- h/ wyrażenie "części zamienne" oznacza przedmioty przeznaczone do naprawy lub wymiany w samolocie, w tym silniki i śmigła;
- i/ wyrażenie "zapasy" oznacza przedmioty zużywalne, przeznaczone do użycia lub sprzedaży na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu, łącznie z artykułami komisjonowanymi;
- j/ wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do Umawiającej się Strony ma znaczenie określone w Artykule 2 Konwencji; i
- k/ wyrażenie "taryfa" oznacza każdą kwotę pobraną lub do pobrania przez przedsiębiorstwa lotnicze, bezpośrednio lub za pośrednictwem ich agentów, od każdej osoby fizycznej lub prawnej za międzynarodowy przewóz lotniczy pasażerów /i ich bagażu/ i ładunku /z wyłączeniem poczty/, jak również:
  - /i/ warunki regulujące dostępność i zastosowanie taryfy oraz
  - /ii/ należności i warunki odnoszące się do wszelkich pomocniczych usług związanych z tym przewozem, które oferowane są przez przedsiębiorstwa lotnicze.

## Artykuł 2 PRYZNANIE PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie, z wyjątkami określonymi w Załączniku, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony:

- a/ prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
  - b/ prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych;  
i
  - c/ przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach, prawo lądowania na wymienionym terytorium w celu zabierania lub pozostawiania pasażerów, towarów i poczty, będących w ruchu międzynarodowym, oddzielnie lub łącznie.
2. Żadne z postanowień ustępu 1 niniejszego Artykułu nie będzie uznane jako przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa do uczestniczenia w przewozie lotniczym między punktami położonymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.
3. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawo ustanowienia linii lotniczych na trasach określonych w odpowiedniej części Załącznika.

### Artykuł 3 WYZNACZENIE I UPOWAŻNIENIE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo, w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej Umawiającej się Strony drogą dyplomatyczną, wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku oraz wyznaczyć inne przedsiębiorstwo lotnicze w celu zastąpienia przedsiębiorstwa lotniczego uprzednio wyznaczonego.
2. Po otrzymaniu takiego zawiadomienia każda Umawiająca się Strona powinna niezwłocznie udzielić przedsiębiorstwu lotniczemu tak wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych zgodnie z postanowieniami tego Artykułu.
3. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii, w części lub w całości, pod warunkiem, że spełnia postanowienia niniejszej Umowy oraz że taryfy dla tych linii zostały ustalone zgodnie z postanowieniami Artykułu 7 niniejszej Umowy.

4. W celu przyznania odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu władza lotnicza jednej Umawiającej się Strony może żądać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę wykazania, że posiada ono kwalifikacje potrzebne do spełnienia wymagań przewidzianych w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych zgodnie z postanowieniami Konwencji.
5. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówienia przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, albo przyznania takiego zezwolenia z zastrzeżeniem warunków, jakie może uznać za potrzebne w odniesieniu do wykonywania przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze praw określonych w Artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola przedsiębiorstwa lotniczego należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze albo do osób fizycznych lub prawnych posiadających jej przynależność państwową, albo do tej Umawiającej się Strony i tych osób.

#### Artykuł 4

##### COFNIĘCIE LUB ZAWIESZENIE ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNEGO

1. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonywanie praw przyznanych na podstawie niniejszej Umowy przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę lub też nałożyć takie warunki wykonywania tych praw, jakie uzna za niezbędne:
  - a/ w przypadku nie wykazania przez takie przedsiębiorstwo lotnicze władzom lotniczym tej Umawiającej się Strony, że posiada ono kwalifikacje zgodne z ustawami i przepisami normalnie i rozsądnie stosowanymi przez te władze lotnicze zgodnie z Konwencją;
  - b/ w przypadku, nieprzestrzegania przez takie przedsiębiorstwo lotnicze ustaw lub przepisów tej Umawiającej się Strony;
  - c/ w przypadku, gdy władze te nie uzyskają dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze albo do osób fizycznych lub prawnych, posiadających jej przynależność państwową;

- d/ w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób narusza warunki eksploatacji określone zgodnie z niniejszą Umową.
2. Prawa wyszczególnione w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą mogły być wykonane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony, chyba że niezwłoczne działanie będzie niezbędne dla zapobieżenia dalszym naruszeniom wymienionych wyżej ustaw lub przepisów.

#### Artykuł 5 DZIAŁALNOŚĆ HANDLOWA

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej z Umawiających się Stron będą uprawnione do organizowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony biur w celu propagowania transportu lotniczego oraz sprzedaży biletów lotniczych, jak również innych udogodnień dla wykonywania transportu lotniczego.
2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie uprawnione do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swojego personelu kierowniczego, handlowego, eksploatacyjnego i technicznego, jaki może być potrzebny w związku z wykonywaniem transportu lotniczego.
3. Te potrzeby dotyczące personelu mogą być, zależnie od woli wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego, zaspokajane przy pomocy swojego własnego personelu lub przez wykorzystanie usług jakiegokolwiek innej organizacji, towarzystwa lub przedsiębiorstwa lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, a upoważnionych do wykonywania danych usług na terytorium tejże Umawiającej się Strony.
4. Każda Umawiająca się Strona przyznaje prawo wykonywania na swoim terytorium sprzedaży usług transportu lotniczego przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, w zależności od jego woli, poprzez jego agentów.
5. Powyższe działania będą wykonywane zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony.

6. Obydwie Umawiające się Strony nie będą wymagać zezwoleń na zatrudnienie ani wiz przyjazdowych lub innych podobnych dokumentów dla personelu wykonującego określone usługi lub funkcje czasowo, z wyjątkiem szczególnych okoliczności określonych przez właściwe władze państwowe. Jeżeli takie zezwolenia, wizy lub dokumenty są wymagane, będą one wydawane w trybie pilnym, ażeby nie opóźnić przyjazdu wymienionego personelu do danego Państwa.

#### Artykuł 6

#### ZASADY REGULUJĄCE EKSPLOATACJĘ UZGODNIONYCH LINII

1. Wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym obydwu Umawiających się Stron zapewnione będzie słuszne i sprawiedliwe traktowanie tak, ażeby mogły korzystać z jednakowych możliwości przy eksploatacji uzgodnionych linii. Każda Umawiająca się Strona podejmie wszelkie właściwe działania w zakresie swojej kompetencji ażeby wyeliminować jakiegokolwiek formy dyskryminacji lub nieuczciwe praktyki konkurencyjne wpływające niekorzystnie na pozycję konkurencyjną przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.
2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii oraz ustalaniu całkowitej zdolności przewozowej na każdej z określonych tras należy brać pod uwagę aktualne i rozsądnie przewidywane zapotrzebowanie na przewozy.

#### Artykuł 7

#### TARYFY

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej z Umawiających się Stron do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należywym uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, łącznie z kosztem eksploatacji, słusznym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.
2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, będą w miarę możliwości uzgadniane między zainteresowanymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi obu Umawiających się Stron przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi eksploatującymi całość lub część trasy. Porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiąganego przy zastosowaniu procedury ustanawiania taryf Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na czterdzieści pięć (45) dni przed datą przewidzianą dla 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 (30)-dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron zawiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 1 niniejszego artykułu, władze lotnicze obydwu 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 zgodnie z postanowieniami tego artykułu.

#### Artykuł 8 ROZKŁAD LOTÓW

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie przedstawiać do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony z wyprzedzeniem sześćdziesięciu (60) dni rozkłady swoich planowanych lotów, określające częstotliwość, typy statków powietrznych, konfigurację i ilość miejsc pasażerskich oddanych do dyspozycji publiczności.
2. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze zamierza wykonywać loty uzupełniające lub dodatkowe, oprócz lotów przewidzianych w zatwierdzonych rozkładach, powinno ono uzyskać wcześniej zgodę władzy lotniczej zainteresowanej Umawiającej się Strony.



3. Wszystkie późniejsze zmiany zatwierdzonych rozkładów, wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego powinny być przedłożone do zatwierdzenia władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 9 DOSTARCZANIE INFORMACJI

Władza lotnicza każdej Umawiającej się Strony będzie dostarczała władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony, na żądanie tej drugiej, informacje dotyczące przewozów wykonanych na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze pierwszej Umawiającej się Strony.

Takie informacje będą zawierać dane statystyczne i wszelkie inne dane potrzebne do ustalenia wielkości przewozów wykonywanych przez te przedsiębiorstwa na uzgodnionych liniach.

#### Artykuł 10 PODATKI, CŁA I OPŁATY

1. Statki powietrzne używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, części zapasowe, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/ znajdujące się na pokładach tych statków powietrznych, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od wszelkich opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych państwowych lub lokalnych opłat i należności, pod warunkiem, że wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu.
2. Co do normalnego wyposażenia, części zapasowych, zapasów materiałów pędnych i smarów oraz zapasów pokładowych, wwożonych na terytorium jednej Umawiającej się Strony przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony lub w jego imieniu, albo załadowanych na pokład statków powietrznych eksploatowanych przez takie wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze i przeznaczonych wyłącznie do użycia na pokładzie statków powietrznych przy eksploatacji służb międzynarodowych, nie będą stosowane żadne opłaty i należności, włączając w to opłaty celne i inspekcyjne nakładane na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony,

nawet wtedy, jeżeli materiały te miałyby być częściowo zużyte podczas lotu ponad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane. Artykuły wyżej wymienione mogą być poddane nadzorowi i kontroli władz celnych.

3. Postanowienia ustępu 2 niniejszego Artykułu nie mogą być interpretowane w taki sposób, żeby Umawiająca się Strona mogła być zobowiązana do zwrotu opłat celnych wcześniej pobranych od przedmiotów wymienionych wyżej.
4. Normalne wyposażenie pokładowe, części zapasowe, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe, znajdujące się na statkach powietrznych którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą jej władz celnych, które mogą zażądać aby te materiały zostały poddane jej nadzorowi, aż do czasu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie zgodne z przepisami celnymi.

#### Artykuł 11

##### PODWÓJNE OPODATKOWANIE

1. Wpływy i zyski z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym będą opodatkowane tylko w Państwie, w którym znajduje się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa.
2. Statki powietrzne i inna własność ruchoma niezbędna do ich eksploatacji będą w podobny sposób zwolnione z jakichkolwiek form opodatkowania kapitałowego.
3. Postanowienia ustępu 1 niniejszego Artykułu będą również stosowane do wpływów i zysków z udziału w poolu, wspólnym przedsięwzięciu lub międzynarodowej agencji eksploatacyjnej.

#### Artykuł 12

##### TRANSFER DOCHODÓW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony prawo do swobodnego transferu nadwyżek wpływów ponad wydatki, uzyskanych przez to wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony w związku z przewozem pasażerów, ładunku i poczty, jak również z wszelkiej innej działalności dotyczącej transportu

lotniczego, która może być dozwolona zgodnie z przepisami krajowymi. Takie transfery powinny być wykonane według oficjalnego kursu, zgodnie z odpowiednimi ustawami i przepisami krajowymi regulującymi bieżące płatności, jeżeli jednak nie ma oficjalnego kursu, transfery takie powinny być wykonywane według aktualnego kursu rynkowego dla bieżących płatności.

2. W przypadku, jeżeli forma płatności pomiędzy Umawiającymi się Stronami jest regulowana w specjalnym porozumieniu, należy stosować takie porozumienie.

### Artykuł 13

#### STOSOWANIE USTAW, PRZEPISÓW I PROCEDURY

1. Ustawy, przepisy i procedury każdej Umawiającej się Strony odnoszące się do dopuszczenia na jej terytorium lub opuszczenia jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej służbie powietrznej, albo do eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych, będą przestrzegane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przy wlocie na to terytorium, w czasie przebywania na nim i wylocie z niego.
2. Ustawy, przepisy i procedury każdej Umawiającej się Strony, odnoszące się do imigracji, paszportów lub innych dopuszczonych dokumentów podróży, wjazdu, odprawy, cła i wymagań sanitarnych, będą miały zastosowanie wobec załogi, pasażerów, ładunku i poczty, przewożonych przez statki powietrzne przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę przy wejściu na terytorium tej Umawiającej się Strony, przebywania na nim i wyjścia z niego.
3. Pasażerowie, bagaż i ładunek w transzycie bezpośrednim przez terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony i nie opuszczający obszaru portu lotniczego wyznaczonego w tym celu, będą poddawani uproszczonej kontroli, z wyjątkiem kontroli pod względem środków ochrony przeciwko aktom przemocy i piractwa powietrznego. Bagaż i ładunek w transzycie bezpośrednim będą zwolnione z opłat celnych i innych podobnych obciążeń.

4. Opłaty i obciążenia stosowane na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony wobec operacji przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, związane z eksploatacją portów lotniczych i innych urządzeń lotniczych na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony, nie będą wyższe niż stosowane wobec innego przedsiębiorstwa lotniczego wykonującego podobne operacje.
5. Żadna z Umawiających się Stron nie będzie preferować innego przedsiębiorstwa lotniczego w stosunku do wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony przy stosowaniu przepisów dotyczących cła, imigracji, kwarantanny i tym podobnych albo w zakresie korzystania z portów lotniczych, korytarzy lotniczych i służb ruchu lotniczego oraz związanych z tym udogodnień, będących pod jej kontrolą.

#### Artykuł 14

#### UZNAWANIE ŚWIADECTW I LICENCJI

1. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez jedną Umawiającą się Stronę i nadal pozostające w mocy, będą uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach, pod warunkiem, że zawsze takie świadectwa lub licencje będą wydane lub potwierdzone zgodnie z wymaganiami ustanowionymi według Konwencji.
2. Jednakże każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo odmowy uznania za ważne, w odniesieniu do lotów nad jej własnym terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji wydanych jej własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

#### Artykuł 15

#### OCHRONA LOTNICTWA

1. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji, w ich wzajemnych stosunkach stanowią nieodłączną część niniejszej Umowy.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia prywatnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, pasażerów, załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urzędów nawigacyjnych, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa.
3. Umawiające się Strony będą działały zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, oraz Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku.
4. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Stron. Umawiające się Strony będą wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.
5. Każda Umawiająca się Strona zgadza się przestrzegać przepisów bezpieczeństwa wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przybyciu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony i stosować odpowiednie środki kontroli pasażerów, załóg, bagażu ręcznego, jak również ładunku przed wejściem na pokład lub załadowaniem. Każda Umawiająca się Strona będzie pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie specjalnych środków bezpieczeństwa dotyczących jej statków powietrznych i pasażerów w razie szczególnego zagrożenia.

6. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załogi, statków powietrznych, portów lotniczych oraz lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.
7. W przypadku gdyby Umawiająca się Strona odstąpiła od przestrzegania postanowień dotyczących bezpieczeństwa lotniczego zawartych w niniejszym Artykule, władza lotnicza drugiej Umawiającej się Strony może zażądać natychmiastowych konsultacji z władzą lotniczą tamtej Strony zgodnie z Artykułem 16 niniejszej Umowy.  
Nie osiągnięcie zadawalającego porozumienia w ciągu sześćdziesięciu (60) dni może stwarzać podstawy do zastosowania Artykułu 17 niniejszej Umowy.

#### Artykuł 16 KONSULTACJE I ZMIANA

1. Władze lotnicze Umawiających się Stron, w duchu ścisłej współpracy będą się konsultować wzajemnie od czasu do czasu w celu zapewnienia wykonywania i należytego stosowania postanowień niniejszej Umowy oraz będą się konsultować w razie konieczności wniesienia do niej zmiany.
2. Każda Umawiająca się Strona może zażądać konsultacji, które powinny rozpocząć się w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania żądania, chyba że obie Umawiające się Strony zgodzą się na przedłużenie lub skrócenie tego okresu. Takie konsultacje mogą być prowadzone w formie ustnej lub pisemnej.
3. Każda poprawka lub zmiana niniejszej Umowy uzgodniona przez Umawiające się Strony będzie dokonana w drodze wymiany not dyplomatycznych i będzie uzależniona od realizacji wymaganych krajowych procedur prawnych.
4. Każda poprawka lub zmiana Załącznika do niniejszej Umowy powinna być uzgadniana w drodze pisemnej między władzami lotniczymi i wejdzie w życie w dniu, który będzie określony przez władze lotnicze.

## Artykuł 17 ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji między sobą.
2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, przedstawić spór do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów /zwanemu dalej Trybunałem/, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczają dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni, przy czym ten trzeci arbiter nie powinien być obywatelem żadnej z Umawiających się Stron. Każda z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony noty dyplomatycznej żądającej rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w ciągu następnych sześćdziesięciu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu dni albo, jeżeli nie osiągnięto zgody co do trzeciego arbitra we wskazanym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów.
3. Trybunał określi swoją własną procedurę.
4. Z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji Trybunału, Umawiające się Strony będą ponosić w równej części wstępne koszty arbitrażu.
5. Umawiające się Strony zastosują się do każdej tymczasowej i ostatecznej decyzji Trybunału.
6. Jeśli, i jak długo, jedna z Umawiających się Stron nie wykonuje decyzji Trybunału wydanej stosownie do niniejszego Artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, wstrzymać lub cofnąć każde prawa lub przywileje, jakich udzieliła na mocy niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie nie wywiązującej się z zobowiązań.

### Artykuł 18 ROZWIĄZANIE UMOWY

Każda Umawiająca się Strona może zawiadomić w każdym czasie drugą Umawiającą się Stronę o swoim zamiarze rozwiązania niniejszej Umowy. Takie zawiadomienie będzie równocześnie przekazane do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu (12) miesięcy od dnia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę zawiadomienia o zamiarze rozwiązania Umowy, chyba że w drodze porozumienia się między Umawiającymi się Stronami takie zawiadomienie będzie wycofane przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania zawiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, uważać się będzie że otrzymała je ona po upływie czternastu (14) dni od otrzymania zawiadomienia przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

### Artykuł 19 REJESTRACJA UMOWY I ZMIAN

Niniejsza Umowa i każde jej późniejsze zmiany będą zarejestrowane przez Umawiające się Strony w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

### Artykuł 20 STOSOWANIE POROZUMIEN WIELOSTRONNYCH

1. Postanowienia niniejszej Umowy będą podporządkowane postanowieniom Konwencji.
2. Jeżeli porozumienie wielostronne, przyjęte przez obie Umawiające się Strony, dotyczące jakiegokolwiek sprawy regulowanej niniejszą Umową wejdzie w życie, odpowiednie postanowienia niniejszej Umowy będą dostosowane do postanowień tego porozumienia wielostronnego.

### Artykuł 21 WEJSCIE W ŻYCIE

1. Niniejsza Umowa wejdzie w życie w dniu, w którym Umawiające się Strony, w drodze pisemnej poinformują się wzajemnie, że zostały spełnione odpowiednie formalne wymagania konstytucyjne w ich krajach.
2. Niniejsza Umowa będzie stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania.



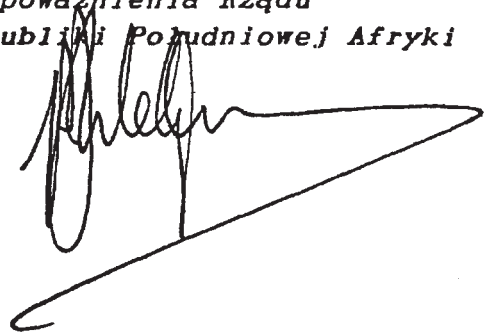
**NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.**

**SPORZĄDZONO w dwóch egzemplarzach w Warszawie dnia...3...września 1993 roku, w językach polskim i angielskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne.**

**Z upoważnienia Rządu  
Rzeczypospolitej Polskiej**



**Z upoważnienia Rządu  
Republiki Południowej Afryki**



# Z A Ł A C Z N I K

do Umowy między Rządami Rzeczypospolitej Polskiej  
i Republiki Południowej Afryki

## I. WYKAZ TRAS

### A. TRASY POLSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Republice Południowej Afryki	Punkty położone dalej
Punkty w Polsce	Będą określone w późniejszym czasie	Johannesburg	Będą określone w późniejszym czasie

### B. TRASY POŁUDNIOWO - AFRYKANSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczpospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
Punkty w Republice Południowej Afryki	Będą określone w późniejszym czasie	Warszawa	Będą określone w późniejszym czasie

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, może ominąć jeden lub więcej punktów na określonych trasach pod warunkiem, że punkt początkowy na trasie jest położony na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego.

## II. CZĘSTOTLIWOŚĆ

Porozumienie między dwoma wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi odnośnie częstotliwości będzie przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

## III. PRAWA 5-TEJ WOLNOŚCI

Zagadnienie wykonywania praw piątej wolności jak również lotów dodatkowych i specjalnych, będzie uzgodnione pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi Umawiających się Stron. Takie porozumienie będzie przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym Umawiających się Stron.

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND  
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA FOR AIR  
SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES**

*The Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of South Africa, (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");*

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

*Acknowledging the importance of air transport as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between peoples of the two countries;*

*Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;*

*Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;*

*Have agreed as follows -*

**ARTICLE 1****DEFINITIONS**

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

- (a) 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 Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means: for the Republic of Poland the Minister of Transport and Maritime Economy, for the Republic of South Africa, the Minister of Transport and of Posts and Telecommunications, or in either case any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Minister;
- (c) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;
- (d) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) the term "aircraft equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

- (g) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (h) the term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft; including engines and propellers;
- (i) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;
- (j) the term "territory" in relation to a Contracting Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and
- (k) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including -
  - (i) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and
  - (ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

**ARTICLE 2****GRANT OF RIGHTS**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the 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; and
  - (c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in sub-article (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.
3. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to establish air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex.

### **ARTICLE 3**

#### **DESIGNATION AND AUTHORIZATION**

1. Each Contracting Party shall have the right, by written notification through Diplomatic Channels to the other Contracting Party, to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.
2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to an airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.
3. Upon receipt of the operating authorization of sub-article (2) of this Article a designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 7 of this Agreement.
4. For the purpose of granting the appropriate operating authorization under sub-article (2) of this Article, the aeronautical authority of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.



5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in sub-article (2) of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

**ARTICLE 4****REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION**

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement to the designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights -
  - (a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;
  - (b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
  - (c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and
  - (d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in sub-article (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

**ARTICLE 5****COMMERCIAL ACTIVITIES**

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of a designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
4. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents.
5. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

6. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations, visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly so as not to delay the entry into the State of the personnel concerned.

**ARTICLE 6****PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED SERVICES**

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equitable treatment in order that they may enjoy equal opportunity in the operation of the agreed services. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airline of the other Contracting Party.
2. The actual and reasonably anticipated traffic requirements shall be taken into consideration for the operation of the agreed services and the total capacity provided on each of the specified routes.

## **ARTICLE 7**

### **TARIFFS**

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, with due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.
2. The tariffs referred to in sub-article (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, where possible, be reached by following the procedures of the International Air Transport Association for the calculation of tariffs.
3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) 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 sub-article (2) of this Article or, if during the first thirty (30) days of the forty-five (45) days period referred to in sub-article (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 the provision of sub-article (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 8****TIMETABLE**

1. An airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, sixty (60) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. If a designated airline wishes to operate supplementary or additional flights besides those covered in the approved timetables, it shall first obtain the permission of the aeronautical authority of the Contracting Party concerned.
3. Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party.



**ARTICLE 9****PROVISION OF INFORMATION**

The aeronautical authority of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party, on request by the latter, information relating to the traffic carried on the agreed services by the respective former's designated airline. Such information shall include statistics and all other information required in determining the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

**ARTICLE 10****TAXES, CUSTOMS AND CHARGES**

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.
3. The provisions of sub-article (2) of this Article cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

4. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

**ARTICLE 11****DOUBLE TAXATION**

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.
2. Aircraft and other movable property necessary for the operation of the aircraft shall likewise be exempt from any form of capital tax.
3. The provisions of sub-article (1) of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

**ARTICLE 12****TRANSFER OF EARNINGS**

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by such designated airline in the territory of such Contracting Party in connection with the carriage of passengers, cargo and mail, as well as from any other activities related to air transport which may be permitted under national regulations. Such transfers shall be effected at the official rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, but where there is no official exchange rate such transfers shall be effected at the prevailing foreign exchange market rate for current payments.
  
2. In the event that the form of payment between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such an agreement will apply.

**ARTICLE 13****APPLICATION OF LAWS, REGULATIONS AND PROCEDURES**

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of a designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

**ARTICLE 14****RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.
  
2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for 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. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts 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 act in conformity with the 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, the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.
4. 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 on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and 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. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authority of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of that Contracting Party in conformity with Article 16 of this Agreement. Failure to reach a satisfactory agreement within sixty (60) days may constitute grounds for application of Article 17 of this Agreement.

**ARTICLE 16****CONSULTATION AND AMENDMENT**

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.
2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted either orally or in writing.
3. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall be effected by an Exchange of Notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures.
4. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the aeronautical authorities.

**ARTICLE 17****SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators (hereinafter referred to as the Tribunal), one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.
3. The Tribunal shall determine its own procedure.
4. Subject to the final decision of the Tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the initial costs of arbitration.
5. The Contracting Parties shall comply with any provisional ruling and the final decision of the Tribunal.
6. If, and so long as, one of the Contracting Parties fails to comply with a decision of the Tribunal given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default.

**ARTICLE 18****TERMINATION OF AGREEMENT**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case 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 Organization.

**ARTICLE 19****REGISTRATION OF THE AGREEMENT AND AMENDMENTS**

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

**ARTICLE 20****APPLICABILITY OF MULTILATERAL AGREEMENTS**

1. The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention.
  
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

**ARTICLE 21****ENTRY INTO FORCE**

1. This Agreement shall enter into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.
2. This Agreement shall apply provisionally from the date of signature.

DONE in duplicate at ..... *Nairobi* ..... on this ..... *3rd* .....  
day of *September* 1993, in the English and Polish languages, both texts being  
equally authentic.

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

**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF POLAND**

**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA**



**ANNEX****TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE  
REPUBLIC OF POLAND AND THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA.****I. ROUTE SCHEDULE****A. POLISH ROUTES**


---

<b>Points of origin</b>	<b>Intermediate points</b>	<b>Point in the Republic of South Africa</b>	<b>Points beyond</b>
Points in Poland	To be determined at a later stage	Johannesburg	To be determined at a later stage

---

**B. SOUTH AFRICAN ROUTES**


---

<b>Points of origin</b>	<b>Intermediate points</b>	<b>Point in the Republic of Poland</b>	<b>Points beyond</b>
Points in South Africa	To be determined at a later stage	Warsaw	To be determined at a later stage

---

The designated airline of either Contracting Party may omit calling at one or more points on the specified routes provided that the point of origin of that route is located in the territory of the Contracting Party of the designated airline.

**II. FREQUENCY**

The agreement between the two designated airlines with regard to frequency will be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.

**III. 5TH FREEDOM RIGHTS**

The question of operating 5th freedom traffic, as well as supplementary or special flights, shall be agreed upon by the designated airlines of the Contracting Parties. Such an Agreement shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.