



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 26 stycznia 2021 r.

Poz. 104

UMOWA

**między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Socjalistycznej Republiki Związku Birmańskiego
o komunikacji lotniczej,**

podpisana w Warszawie dnia 15 czerwca 1977 r.

Przekład

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Socjalistycznej Republiki Związku Birmańskiego, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami";

będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku; oraz pragnąc zawrzeć umowę w celu ustanowienia linii lotniczych między oraz poza ich odnośne terytoria;

uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1

W rozumieniu niniejszej Umowy i Załącznika do niej, o ile z kontekstu nie wynika inaczej:

- a/ określenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje każdy załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę tych załączników lub Konwencji zgodnie z jej artykułami 90 i 94 o tyle, o ile te załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;
- b/ określenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ministerstwo Komunikacji, a w przypadku Socjalistycznej Republiki Związku Birmańskiego, Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji i Łączności lub, w obydwu przypadkach, każdą osobę lub organ uprawniony do wykonywania funkcji należących obecnie do tych władz;

- c/ określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" oznacza przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, które jedna Umawiająca się Strona wyznaczy, w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z artykułem 3 niniejszej Umowy;
- d/ określenie "terytorium" w odniesieniu do Państwa oznacza obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne oraz przestrzeń powietrzną, pozostające pod suwerennością danego Państwa;
- e/ określenia "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwo lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie ustalone odpowiednio w artykule 96 Konwencji;
- f/ określenie "zdolność przewozowa" w odniesieniu do statku powietrznego oznacza potencjalny udźwig handlowy danego statku powietrznego oferowany na trasie lub części trasy; oraz
- g/ określenie "zdolność przewozowa" w odniesieniu do "uzgodnionych linii" oznacza pojemność statku powietrznego używanego na takiej linii dla przewozu pasażerów, towaru i poczty pomnożoną przez częstotliwość użytkowania takiego statku powietrznego w określonym czasie i na trasie lub części trasy.

ARTYKUŁ 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu założenia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy, który stanowi część niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystać przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach z następujących praw:

- a/ przelotu ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania;
- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych; oraz
- c/ załadowywania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i towarów w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

2. Żadne postanowienie ustępu 1 niniejszego artykułu nie może być rozumiane jako przyznające przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawo zabierania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, towaru i poczty przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadach najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 3

1. Każda Umawiająca się Strona może wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze do eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Zawiadomienie o wyznaczeniu będzie przekazane w drodze pisemnej przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego. Takie zezwolenie eksploatacyjne nie może być przekazane innemu przedsiębiorstwu lotniczemu bez zgody Umawiającej się Strony, która udzieliła takiego zezwolenia.

3. Władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron mogą żądać od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane

w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona może nie uznać wyznaczenia przedsiębiorstwa lotniczego lub nie udzielić zezwolenia eksploatacyjnego, przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu albo nałożyć takie warunki, jakie może uważać za konieczne przy wykonywaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo praw wyszczególnionych w artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli dana Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo, albo do osób posiadających jej przynależność państwową.

5. Z chwilą otrzymania zezwolenia eksploatacyjnego, przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo może rozpocząć w każdym czasie eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że w stosunku do tej linii istnieje obowiązująca taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami artykułu 9 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 4

1. Każda Umawiająca się Strona może cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonywanie praw wyszczególnionych w artykule 2 niniejszej Umowy przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony albo nałożyć takie warunki, jakie może uważać za konieczne przy wykonywaniu tych praw:

- a/ w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo albo do osób posiadających jej przynależność państwową, albo
- b/ w przypadku nieprzestrzegania przez to przedsiębiorstwo ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, która przyznała te prawa, albo

c/ w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo w inny sposób narusza warunki eksploatacji przewidziane w niniejszej Umowie i Załączniku do niej.

2. Prawo to będzie wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną chyba, że niezwłoczne cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia względnie nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

ARTYKUŁ 5

1. Przedsiębiorstwa wyznaczone przez Umawiające się Strony w celu eksploatacji uzgodnionych linii będą oferowały zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidywanemu zapotrzebowaniu na przewóz pasażerów, towaru i poczty na określonych trasach.

2. Porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami w przedmiocie eksploatacji uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu przez władze lotnicze Umawiającej się Strony, jeżeli wymagają tego przepisy krajowe tej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 6

1. Paliwo, oleje, części zamienne, normalne wyposażenie statku powietrznego i zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/ wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, lub wzięte na pokład statku powietrznego na tym terytorium przez lub na rzecz drugiej Umawiającej się Strony lub jej wyznaczonego przedsiębiorstwa oraz przeznaczone wyłącznie do użytku przez lub na statku powietrznym tego przedsiębiorstwa będą traktowane przez pierwszą Umawiającą się Stronę, w odniesieniu do opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych podobnych krajowych lub lokalnych opłat i obciążeń, w stopniu uprzywilejowania

nie mniejszym niż uprzywilejowanie przyznane jej krajowemu przedsiębiorstwu lotniczemu eksploatującemu międzynarodowe linie lotnicze.

2. Zapasy paliwa, oleje, części zamienne, normalne wyposażenie i zapasy statku powietrznego /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/ pozostające na pokładzie statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony będą zwolnione na terytorium drugiej Umawiającej się Strony od opłat celnych, kosztów inspekcyjnych albo podobnych opłat lub obciążeń nawet, jeżeli te zapasy będą zużyte przez taki statek powietrzny w czasie lotów nad tym terytorium. Towary i przedmioty zwolnione w ten sposób mogą być wyładowane za zgodą władz celnych drugiej Umawiającej się Strony. Takie towary i przedmioty będą pozostawały pod nadzorem celnym aż do czasu ich wywozu.

3. Opłaty, które każda z Umawiających się Stron może nałożyć, lub zezwolić na ich nałożenie, na wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony za używanie portów lotniczych i innych ułatwień będących pod jej kontrolą, nie będą wyższe od opłat za używanie takich portów lotniczych i ułatwień przez krajowe przedsiębiorstwo lotnicze tej Umawiającej się Strony eksploatujące podobne międzynarodowe linie lotnicze.

ARTYKUŁ 7

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

ARTYKUŁ 8

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście statków powietrznych, używanych w żegludze międzynarodowej, względnie eksploatację i żeglugę wspomnianych statków powietrznych w czasie, gdy znajdują

się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście pasażerów, załóg i towarów, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą wejścia, odprawy, imigracji, paszportów, kontroli celnej, dewizowej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg i towarów przy wwozie i wywozie z terytorium tej Umawiającej się Strony statkami powietrznymi używanymi przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 9

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 należyтым uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, a zwłaszcza kosztu eksploatacji, słusznego zysku oraz taryf innych przedsiębiorstw przewozu lotniczego.

2. Taryfy wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu będą, w miarę możliwości, ustalane w drodze porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami przewozu lotniczego, eksploatującymi całość lub część danej trasy lub podobnych tras. Takie porozumienia, w miarę możliwości, będą zawierane zgodnie z procedurą ustanawiania taryf ustaloną przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym Umawiających się Stron co najmniej na czterdzieści pięć dni przed datą przewidzianą dla wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten może być skrócony pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek innego powodu taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego artykułu, albo, jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni okresu czterdziestu pięciu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu 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 2 niniejszego artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron będą starały 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 obowiązują do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami tego artykułu.

ARTYKUŁ 10

Każda Umawiająca się Strona przyznaje wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony prawo transferu nadwyżek nad wydatkami, uzyskanych przez to przedsiębiorstwo na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony w związku z przewozem pasażerów, bagażu, towaru i poczty, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obrotu z zagranicą /w przypadku ich istnienia/, według oficjalnego bankowego kursu wymiany.

ARTYKUŁ 11

Każda Umawiająca się Strona przyznaje wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony prawo utrzymywania na jej terytorium przedstawicielstw z personelem niezbędnym do eksploatacji uzgodnionych linii.

ARTYKUŁ 12

W celu zapewnienia ścisłej współpracy we wszystkich sprawach wynikających z wykonywania niniejszej Umowy i Załącznika do niej, władze lotnicze będą konsultowały się wzajemnie od czasu do czasu

lub na żądanie którejkolwiek z tych władz.

ARTYKUŁ 13

Spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy lub Załącznika do niej będą rozstrzygane w drodze bezpośrednich rokowań między władzami lotniczymi. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia w drodze rokowań spór będzie rozstrzygany w drodze negocjacji między Umawiającymi się Stronami.

ARTYKUŁ 14

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie przeprowadzenie konsultacji w celu zmiany niniejszej Umowy. Takie konsultacje rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu dni licząc od daty ich zaproponowania.

2. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą uzgodnić wprowadzenie każdej takiej zmiany.

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

ARTYKUŁ 15

Niniejsza Umowa pozostanie w mocy do czasu notyfikowania przez jedną Umawiającą się Stronę drugiej Umawiającej się Stronie o zamiarze wypowiedzenia niniejszej Umowy.

W takim przypadku niniejsza Umowa traci moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania takiej notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę.

ARTYKUŁ 16

Niniejsza Umowa i Załącznik do niej wchodzi w życie w dniu podpisania.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez swe odnośne rządy, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Warszawie, dnia 15 czerwca 1977 roku,
w dwu egzemplarzach w języku angielskim

Z upoważnienia Rządu
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

/-/ J. Raczkowski

Z upoważnienia Rządu
Socjalistycznej Republiki
Związku Birmańskiego

/-/ Khin Ohn

Z A Ł A C Z N I K

TRASA BIRMAŃSKA

Trasa, która będzie eksploatowana w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo Socjalistycznej Republiki Związku Birmańskiego:

<u>Punkt początkowy</u>	<u>Punkty pośrednie</u>	<u>Punkt w Polsce</u>	<u>Punkty położone dalej</u>
Rangun	Punkt w Bangladesz lub Indiach lub Pakistanie do uzgodnienia, Punkt na Środkowym Wschodzie do uzgodnienia, Punkt w Europie do uzgodnienia	Warszawa	Punkt w Czechosłowacji lub Niemieckiej Republice Demokratycznej lub Danii do uzgodnienia Punkt w Holandii lub Zjednoczonym Królestwie do uzgodnienia

U w a g a:

Wyznaczone przedsiębiorstwo Socjalistycznej Republiki Związku Birmańskiego może omijać jakikolwiek lub więcej punktów na określonej trasie na którymkolwiek lub wszystkich lotach albo zmieniać kolejność punktów według swego wyboru na powyższej trasie. Może ono także zakończyć eksploatację linii na terytorium Polski. Prawa te mogą być wykonane pod warunkiem, że linie wyznaczonego przedsiębiorstwa Socjalistycznej Republiki Związku Birmańskiego rozpoczynają się lub kończą się na terytorium Birmy.

T R A S A P O L S K A

Trasa, która będzie eksploatowana w obu kierunkach przez
wyznaczone przedsiębiorstwo Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

<u>Punkt</u> <u>początkowy</u>	<u>Punkty</u> <u>pośrednie</u>	<u>Punkt</u> <u>w Birmie</u>	<u>Punkty położone</u> <u>dalej</u>
Warszawa	Punkt w Europie do uzgodnienia, Punkt na Środko- wym Wschodzie do uzgodnienia, Punkt w Pakista- nie lub Indiach lub Bangladesz do uzgodnienia	Rangun	Punkt w Tajlandii lub Singapurze lub Wietnamie do uzgodnienia, Punkt w Australii lub Japonii do uzgodnienia

U w a g a:

Wyznaczone przedsiębiorstwo Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej może omijać jakikolwiek lub więcej punktów na określonej trasie na którymkolwiek lub wszystkich lotach albo zmieniać kolejność punktów według swego wyboru na powyższej trasie. Może ono także zakończyć eksploatację linii na terytorium Birmy. Prawa te mogą być wykonane pod warunkiem, że linie wyznaczonego przedsiębiorstwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej rozpoczynają się lub kończą się na terytorium Polski.

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF THE UNION OF BURMA**

The Government of the Polish People's Republic and the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma hereinafter called the „Contracting Parties”;

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

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

Have agreed as follows:—

ARTICLE 1

For the purpose of this Agreement and its Annex unless the context otherwise requires:—

- (a) the term „the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term „aeronautical authority” shall mean in the case of the Polish People's Republic, the Ministry of Transport, and in the case of the Socialist Republic of the Union of Burma, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Communications or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions exercised at present by the said authorities;
- (c) the term „designated airline” shall mean an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (d) the term „territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto as well as the air space above, under the sovereignty of that State;
- (e) the terms „air service”, „international air service”, „airline” and „stop for non — traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

- (f) the term „capacity“ in relation to an aircraft shall mean the available payload of that aircraft available on the route or section of a route; and
- (g) the term „capacity“ in relation to „agreed service“ shall mean the capacity of the aircraft used on such service for the carriage of passengers, cargo and mail multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

ARTICLE 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto which shall form part of this Agreement. Such services and routes are hereafter called „the agreed services“ and „the specified routes“ respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:—

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

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

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

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party. Such operating authorization shall not be transferred to another airline without the consent of the Contracting Party which granted such authorization.

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

ARTICLE 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in the nationals of such Contracting Party or,
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

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

ARTICLE 5

1. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail on the specified routes.

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

ARTICLE 6

1. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board an aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party, in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airline engaged in the operation of international air services.

2. Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. Goods and articles so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These goods and articles which are to be re-exported shall be kept in bond, until re-exportation under customs supervision.

3. The charges which either of the Contracting Party may impose, or permit to be imposed, on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the national airline of the Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 7

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

ARTICLE 8

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing the admission to, remaining in or departure from its territory of passengers, crews and cargo of aircraft such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be applicable to passengers, crews, and cargo arriving in or departing from the territory of that Contracting Party in aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 9

- 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, 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 paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route or similar routes. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.**
- 3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.**
- 4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the first thirty days of the forty-five days period referred to in paragraph 3 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party shall give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.**
- 5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.**
- 6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.**

ARTICLE 10

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with the foreign exchange regulations in force (if any) at the official bank rate of exchange.

ARTICLE 11

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to maintain on its territory representations with the necessary personnel to operate the agreed services.

ARTICLE 12

In order to ensure close collaboration in all matters affecting the performance of the present Agreement and its Annex, the aeronautical authorities shall consult each other from time to time or on request of either of those authorities.

ARTICLE 13

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or its Annex shall be settled through direct negotiations between the aeronautical authorities. Where such negotiations are not successful the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.

ARTICLE 14

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the presentation of the request for such consultation.
2. If either Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.
3. Any amendments to this Agreement or its Annex 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 15

This Agreement shall remain effective until such time one Contracting Party notifies the other of its intention to terminate this Agreement. In such a case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of such notification by the other Contracting Party.

ARTICLE 16

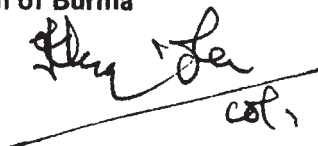
This Agreement and its Annex shall come into force on the date of signature.

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

DONE in duplicate at Warsaw on the 15th day of June 1977 in the English language.

For the Government of the
Polish People's Republic

For the Government of the
Socialist Republic of the
Union of Burma



ANNEX BURMESE ROUTE

Route to be operated in both directions by the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma.

Point of Origin	Intermediate Points	Point in Poland	Points Beyond
Rangoon	A point in Bangladesh or India or Pakistan to be agreed, A point in the Middle East to be agreed, A point in Europe to be agreed.	Warsaw	A point in Czechoslovakia or German Democratic Republic or Denmark to be agreed, A point in the Netherlands or the United Kingdom to be agreed.

NOTE: The designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma may omit calling at any one or more points on the specified route on any or all flights or to change the sequence of points at its option on the above route. It shall also have the right to terminate its services in the territory of Poland. These rights may be exercised provided the services of the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma commence or terminate in the territory of Burma.

POLISH ROUTE

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

Point of Origin	Intermediate Points	Point in Burma	Points Beyond
Warsaw	A point in Europe to be agreed, A point in the Middle East to be agreed, A point in Pakistan or India or Bangladesh to be agreed.	Rangoon	A point in Thailand or Singapore or Vietnam to be agreed, A point in Australia or Japan to be agreed.

NOTE: The designated airline of the Polish People's Republic may omit calling at any one or more points on the specified route on any or all flights or to change the sequence of points at its option on the above route. It shall also have the right to terminate its services in the territory of Burma. These rights may be exercised provided the services of the designated airline of the Polish People's Republic commence or terminate in the territory of Poland.