



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 17 listopada 2021 r.

Poz. 1053

Umowa

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Meksyku o komunikacji lotniczej,

podpisana w Meksyku dnia 11 października 1990 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej oraz Rząd Stanów Zjednoczonych Meksyku;

Będąc stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku;

Pragnąc zawarcia dwustronnej Umowy komplementarnej do wymienionej Konwencji w celu ustanowienia komunikacji lotniczej między ich odnośnymi terytoriami;

Uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Definicje

W rozumieniu niniejszej Umowy, oraz dla potrzeb odpowiadającego jej Wykazu Tras, jeżeli z kontekstu nie wynika inaczej, niżej wymienione wyrażenia będą miały następujące znaczenie:

- a) wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje:
 - i/ każdą zmianę Konwencji dokonaną zgodnie z jej artykułem 94 a) zatwierdzoną przez obie Umawiające się Strony, oraz,
 - ii/ każdy załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 Konwencji, a także każdą zmianę tych załączników o tyle, o ile te załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;
- b) wyrażenie "Umowa" obejmuje również załączony do niej Wykaz Tras, oraz każdą zmianę Umowy i Wykazu Tras;

- c) wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, oraz, w przypadku Stanów Zjednoczonych Meksyku, Sekretariat Komunikacji i Transportu, lub, w obu przypadkach, każdą osobę lub organ uprawniony do wykonywania wszelkich funkcji pełnionych przez wymienione władze lub funkcji podobnych;
- d) wyrażenie "linia lotnicza" oznacza każdą regularną służbę powietrzną wykonywaną przy użyciu statku powietrznego w celu publicznego przewozu pasażerów, towarów i poczty;
- e) wyrażenie "międzynarodowa linia lotnicza" oznacza służbę powietrzną działającą w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego państwa;
- f) wyrażenie "ładowanie w celach niehandlowych" oznacza ładowanie w celach innych niż wyładunek bądź załadunek pasażerów, towarów lub poczty;
- g) wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 3 niniejszej Umowy;
- h) wyrażenie "taryfa" oznacza opłaty za przewóz pasażerów, bagażu, towarów, oraz warunki stosowania tych opłat z włączeniem opłat oraz prowizji należnych agencjom oraz innym jednostkom służb komplementarnych, oraz z wyłączeniem opłat i warunków przewozu poczty;
- i) wyrażenie "zdolność przewozowa" oznacza łączną zdolność przewozową statków powietrznych eksploatowanych przez każdą z uzgodnionych linii lotniczych pomnożoną przez częstotliwość;
- j) wyrażenie "zdolność przewozowa statku powietrznego" oznacza handlowy ładunek statku powietrznego wyrażony w funkcji liczby foteli pasażerskich oraz wagi przeznaczonej na ładunek i pocztę;
- k) wyrażenie "częstotliwość" oznacza liczbę lotów tam i z powrotem dokonanych przez przedsiębiorstwo lotnicze na określonej trasie w danym czasie;
- l) wyrażenie "uzgodnione linie" oznacza międzynarodowe linie lotnicze, które zgodnie z ustaleniami niniejszej Umowy mogą obejmować określone trasy;
- m) wyrażenie "określone trasy" oznacza linie ustalone w Wykazie Tras załączonym do niniejszej Umowy;
- n) wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do państwa oznacza obszary ziemi oraz wody terytorialne przyległe do nich objęte zwierzchnictwem, władaniem, opieką lub mandatem powierniczym wyżej wymienionego państwa;
- o) wyrażenie "ochrona lotnictwa" oznacza kombinację środków i czynników ludzkich oraz materialnych mających na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Artykuł 2

Przyznanie praw

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu ustanowienia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Wykazie Tras załączonym do niniejszej Umowy.
2. Zgodnie z niniejszą Umową przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez każdą z Umawiających się Stron będzie korzystało w czasie eksploatacji linii lotniczych na określonych trasach z następujących praw:
 - a) przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
 - b) lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celach niehandlowych,
 - c) zabierania i wyladowywania pasażerów, towarów i poczty w ruchu międzynarodowym na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w punktach wyszczególnionych w załączonym Wykazie Tras.
3. Niewykorzystanie natychmiast po wejściu w życie praw wymienionych w niniejszym artykule nie przeszkodzi przedsiębiorstwu lotniczemu Umawiającej się Strony, która te prawa uzyskała, w otwarciu uzgodnionej linii lotniczej na trasach określonych w Wykazie Tras.
4. Żadne postanowienie niniejszego artykułu nie będzie rozumiane jako przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów i towarów, włączając pocztę, przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 3

Wyznaczanie i udzielanie zezwoleń przedsiębiorstwom lotniczym

1. Każda Umawiająca się Strona ma prawo wyznaczyć jedno przedsiębiorstwo lotnicze, w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej Umawiającej się Strony, w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach, oraz prawo cofnięcia lub zmiany takiego wyznaczenia.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia druga Umawiająca się Strona, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, udzieli niezwłocznie odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu.
3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą żądać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przez wymienione władze w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych zgodnie z postanowieniami Konwencji.
4. Każda Umawiająca się Strona ma prawo odmówić udzielenia eksploatacyjnego wymienionego w ustępie 2 niniejszego artykułu lub nałożyć takie warunki, jakie może uważać za konieczne przy wykonywaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze praw wyszczególnionych w artykule 2 ustęp 2 punkt c) niniejszej Umowy w każdym przypadku, gdy wymieniona Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze lub do osób posiadających jej przynależność państwową.
5. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostało w ten sposób wyznaczone i upoważnione, może ono zacząć eksploatować uzgodnione linie zawsze wtedy, gdy działa zgodnie z odpowiednimi ustaleniami niniejszej Umowy.

Artykuł 4

Cofanie lub zawieszanie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Każda Umawiająca się Strona ma prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonywanie praw wymienionych w artykule 2 ustęp 2 punkt c) niniejszej Umowy w stosunku do przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę, lub 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 lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze lub do osób posiadających jej przynależność państwową,

lub,

b) w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo nie stosuje się do ustaw lub przepisów obowiązujących na terytorium Umawiającej się Strony przyznającej te prawa,

lub,

c) w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób narusza warunki eksploatacji ustalone w niniejszej Umowie.

2. Prawo to będzie wykonane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony, chyba że niezwłoczne cofnięcie, zawieszenie lub nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów niniejszej Umowy.

Artykuł 5

Stosowanie ustaw i przepisów

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, dotyczące wlotu nad jej terytorium bądź wylotu z jej terytorium statków powietrznych przeznaczonych do międzynarodowej żeglugi powietrznej, względnie żeglugi takich statków w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.
2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, dotyczące wlotu, przebywania i wylotu z jej terytorium pasażerów, załóg, bagażu, towarów i poczty, jak również formalności dotyczące wejścia, wyjścia, migracji, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały również zastosowanie na wyżej wymienionym terytorium w stosunku do czynności eksploatacyjnych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 6

Uznawanie świadectw zdatności do lotu oraz licencji

Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa lub zaświadczenia oraz licencje wydane lub potwierdzone przez jedną z Umawiających się Stron,

posiadające ważność, będą uznane przez drugą z Umawiających się Stron za uprawniające do eksploatacji linii określonych w Wykazie Tras, pod warunkiem, że wymogi wydania lub potwierdzenia tych świadectw albo licencji będą równe lub przewyższają minimum ustanowione przez Konwencję.

Artykuł 7

Opłaty lotniskowe i nawigacyjne

Każda z Umawiających się Stron ma prawo obciążyć lub zezwolić na obciążenie statków powietrznych drugiej Umawiającej się Strony sprawiedliwymi i rozsądnymi opłatami za korzystanie z lotnisk oraz innych udogodnień. Każda z Umawiających się Stron zgadza się jednak, by takie opłaty nie były wyższe niż opłaty stosowane wobec statków powietrznych posiadających jej przynależność państwową i wykonujących podobną międzynarodową służbę powietrzną.

Artykuł 8

Opłaty celne

1. Statki powietrzne używane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy zużywających się materiałów technicznych, części zamienne oraz zapasy pokładowe (w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń) znajdujące się na pokładzie takich statków powietrznych będą zwolnione od wszelkich opłat celnych, podatków krajowych, kosztów inspekcyjnych lub innych podobnych opłat, podatków czy obciążeń federalnych, stanowych lub municypalnych, przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że takie wyposażenie i zapasy będą pozostawały na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu lub będą zużyte na części lotu wykonywanego ponad tym terytorium.
2. Będą również zwolnione od tych samych opłat, podatków i obciążeń, pod warunkiem zachowania wzajemności takich uprawnień, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

- a) smary, zużywające się artykuły techniczne, części zamienne, narzędzia i specjalne urządzenia do obsługi lub naprawy statków powietrznych, a także zapasy pokładowe (w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń), dokumenty przedsiębiorstw lotniczych takie jak: bilety, broszury, mapy tras oraz inne druki niezbędne dla pracy przedsiębiorstwa lotniczego, jak również materiały reklamowe i wyposażenie biurowe wyłącznie na potrzeby tego przedsiębiorstwa, przysyłane przez lub dla przedsiębiorstwa lotniczego jednej z Umawiających się Stron na terytorium drugiej Umawiającej się Strony,
- b) materiały pędne, smary oraz inne zużywające się materiały techniczne, części zamienne, normalne wyposażenie oraz zapasy (w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń) wzięte na pokład statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego jednej z Umawiających się Stron na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i używane na międzynarodowych liniach lotniczych.
3. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy pozostające na pokładzie statków powietrznych którejkolwiek Umawiającej się Strony mogą być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą władz celnych tego terytorium. W takich przypadkach mogą one być poddane nadzorowi wymienionych władz aż do czasu ich wywozu lub zadysponowania nimi w inny sposób zgodnie z przepisami celnymi.
4. Pasażerowie przebywający tranzytem na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony będą poddani jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż oraz towary w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych obciążeń.

Artykuł 9

Zasady eksploatacji uzgodnionych linii

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą właściwie i sprawiedliwie traktowane w celu zapewnienia równych możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach między ich odnośnymi terytoriami.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej z Umawiających się Stron będzie uwzględniało interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na ich odnośne linie na całości lub części wymienionych tras.
3. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle odpowiadać potrzebom transportowym pasażerów i towarów, w tym również poczty, pochodzących bądź przeznaczonych na terytorium tej Umawiającej się Strony, która wyznacza przedsiębiorstwo lotnicze.
4. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy krajowe jednej z Umawiających się Stron, porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi w przedmiocie eksploatacji uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10

Ochrona lotnictwa

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczenia ogółu ich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego Umawiające się Strony w szczególności 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 oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, lub każdej innej wielostronnej Konwencji bądź zmiany istniejących Konwencji zaakceptowanej przez obie Umawiające się Strony.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały wzajemnie wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, a także każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
3. Umawiające się Strony w swych wzajemnych stosunkach będą działały zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i określonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w takim zakresie, w jakim mają one zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje zasadnicze miejsce działalności lub stałe miejsce pobytu na ich terytorium, a także eksploatujący porty lotnicze na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o ochronie lotnictwa.
4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, wymienionych w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, wnoszonych przedmiotów i bagażu, towarów i zapasów statku powietrznego przed i w czasie wejścia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała jakąkolwiek prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowaniu uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.
5. W razie zaistnienia wypadku lub groźby wypadku bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu skierowanego przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portu lotniczego lub lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały wzajemnie pomocy przez ułatwienie przekazywania informacji oraz ułatwiając komunikowanie się lub stosując odpowiednie środki,

mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego wypadku lub groźby jego zaistnienia.

Artykuł 11

Taryfy

1. Taryfy, które stosowane będą przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony przy przewozie na lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalane w rozsądnej wysokości z należywym uwzględnieniem wszystkich istotnych czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, słuszym zyskiem i taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.
2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, w miarę możliwości, będą uzgadniane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron.
3. Uzgodnione w ten sposób taryfy będą przedstawiane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron co najmniej na czterdzieści pięć (45) dni przed proponowaną datą wejścia ich w życie. W szczególnych przypadkach termin ten może być skrócony przy porozumieniu wymienionych władz. Wejście w życie taryfy będzie możliwe po uprzednim zatwierdzeniu przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.
4. Jeżeli taryfa nie może być uzgodniona stosownie do ustępu 2 niniejszego artykułu lub jeżeli w ciągu okresu mającego zastosowanie zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, jedna władza lotnicza notyfikuje drugiej władzy lotniczej o niezaakceptowaniu taryfy uzgodnionej stosownie do postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu, władze lotnicze obu Umawiających się Stron podejmą starania w celu ustalenia taryfy w drodze wzajemnego porozumienia.
5. Jeżeli władze lotnicze obu Umawiających się Stron nie mogą osiągnąć porozumienia w sprawie rozważanej taryfy zgodnie z ustępami 2, 3 i 4 niniejszego artykułu, różnica zdań zostanie rozstrzygnięta zgodnie z postanowieniami zawartymi w artykule 16 niniejszej Umowy.

6. Taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu pozostaje w mocy do czasu ustalenia nowej taryfy. Jednakże ważność taryfy nie może być przedłużona na mocy niniejszego ustępu na czas dłuższy niż sześć (6) miesięcy po dniu, w którym miałyby ona wygasnąć.
7. Przy ustalaniu taryf, będą oprócz tego brane pod uwagę zalecenia międzynarodowych organizacji zwyczajowo zajmujących się ustanawianiem taryf.
8. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Umawiające się Strony w żaden sposób nie zmieniają cen lub zasad stosowania obowiązujących taryf.

Artykuł 12

Transfer nadwyżek wpływów

Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo, po wystosowaniu odpowiedniego podania, do wymiany i transferu na terytorium swego kraju lokalnych nadwyżek wpływów nad wydatkami. Wymiana oraz transfer waluty powinny być dozwolone bez ograniczeń co do rodzaju wymiany stosowanej przy tego typu transakcjach, w dniu, w którym wymienione nadwyżki wpływów zostaną przedstawione do wymiany oraz transferu.

Artykuł 13

Przedstawicielstwa linii lotniczych

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony ma prawo, zgodnie z ustawami i przepisami dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia drugiej Umawiającej się Strony, powołać i utrzymywać na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony, personel kierowniczy niezbędny do świadczenia usług lotniczych.

Artykuł 14

Dostarczanie danych statystycznych

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony zarządzają, by odnośne wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze ułatwiały, na żądanie władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, dostęp do wszelkich danych statystycznych potrzebnych do określenia rozmiaru ruchu przewozonego przez wymienione wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze na uzgodnionych liniach.

Artykuł 15

Konsultacje

1. Każda z Umawiających się Stron będzie mogła w dowolnej chwili zaproponować konsultacje w celu zapewnienia stosowania, należytej interpretacji oraz wykonywania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej, a także będą konsultowały się w przypadku konieczności ich zmiany. Takie konsultacje, które mogą być prowadzone pomiędzy władzami lotniczymi, rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę pisemnego zawiadomienia, chyba że Umawiające się Strony zgodzą się na inny termin.
2. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą mogły porozumieć się w celu wprowadzenia zmiany.
3. Każda zmiana niniejszej Umowy lub jej Załącznika, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego artykułu, wejdzie w życie po jej potwierdzeniu w drodze wymiany not pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 16

Rozstrzygnięcie sporów

1. W przypadku powstania sporu pomiędzy Umawiającymi się Stronami, dotyczącego interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Rządy Umawiających się Stron będą dążyły do rozstrzygnięcia go w pierwszej

kolejności w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia sporu w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do decyzji określonej osobie lub organowi, lub, na życzenie którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór będzie przekazany do decyzji trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, ukonstytuowanemu w następujący sposób:
 - a) w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania propozycji arbitrażu, każda Umawiająca się Strona mianuje po jednym arbitrze. Arbitrzy w ten sposób mianowani wyznaczą w ciągu dalszych sześćdziesięciu (60) dni od daty wyznaczenia drugiego z nich obywatela trzeciego państwa, który będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
 - b) jeżeli w wymienionym okresie arbitrzy nie zostaną mianowani, każda z Umawiających się Stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o dokonanie odpowiedniej nominacji w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty wystosowania petycji, zgodnie z procedurą Organizacji.
3. Wyłączając uzgodnienia niniejszego artykułu zawarte poniżej, oraz jeżeli obie Umawiające się Strony nie uzgodnią inaczej, trybunał określi zakres swej jurysdykcji i ustanowi własną procedurę. Decyzją trybunału lub na propozycję którejkolwiek z Umawiającej się Stron odbędzie się zebranie w celu dokładnego ustalenia zagadnień poddanych pod arbitraż oraz konkretnego postępowania, które zostanie wszczęte w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty ustanowienia trybunału arbitrażowego.
4. Jeżeli obie Umawiające się Strony nie uzgodnią inaczej, lub jeżeli trybunał nie rozstrzygnie inaczej, każda Umawiająca się Strona przedstawi sprawozdanie dotyczące przedmiotu sporu w okresie czterdziestu pięciu (45) dni od daty ukonstytuowania się trybunału. Termin składania odpowiedzi upływie po sześćdziesięciu (60) dniach. Trybunał udzieli posłuchania na prośbę którejkolwiek z Umawiających się Stron lub wedle własnego uznania przed upływem trzydziestu (30) dni od wygaśnięcia terminu składania odpowiedzi.

5. Trybunał w miarę możliwości wyda pisemną decyzję w okresie trzydziestu (30) dni od daty zakończenia udzielania posłuchania, lub, jeżeli nie dojdzie do posłuchania, w okresie trzydziestu (30) dni od daty przedstawienia odpowiedzi przez obie Umawiające się Strony. Decyzja zapadnie większością głosów.
6. Umawiające się Strony mogą wystąpić o uzasadnienie decyzji w okresie piętnastu (15) dni od daty otrzymania wymienionej decyzji. Takie uzasadnienie zostanie wysłane w okresie piętnastu (15) dni od daty wpłynięcia wystąpienia o uzasadnienie.
7. Decyzja wydana przez trybunał arbitrażowy będzie wiążąca dla obu Umawiających się Stron.
8. Każda z Umawiających się Stron pokryje koszty postępowania arbitrażowego zgodnie z decyzją trybunału. Koszty poniesione przez trybunał zostaną równo podzielone pomiędzy Umawiające się Strony, włączając jakiegokolwiek koszty poniesione przez Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zaistniałe przy wcielaniu w życie procedury uzgodnionej w ustępie 2 punkt b) niniejszego artykułu.

Artykuł 17

Rejestracja Umowy

Niniejsza Umowa oraz każda zmiana do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 18

Wejście w życie wielostronnej konwencji o transporcie lotniczym

Niniejsza Umowa będzie zmieniona w taki sposób, aby ją dostosować do ogólnej i wielostronnej konwencji o transporcie lotniczym, która może stać się wiążąca dla obu Umawiających się Stron.

Artykuł 19

Wypowiedzenie

Każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie o swej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Taka notyfikacja będzie równocześnie przekazana Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu (12) miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba, że notyfikacja o wypowiedzeniu będzie wycofana w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, będzie się domniemywać jej otrzymania po upływie czternastu (14) dni po uzyskaniu tej notyfikacji przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20

Przepisy końcowe

1. Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony. Może ona być wypowiedziana w drodze notyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron. W takim przypadku Umowa niniejsza traci moc po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę.
2. Umowa niniejsza podlega zatwierdzeniu zgodnie z prawem wewnętrznym każdego z obu Państw i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych stwierdzających te zatwierdzenia.

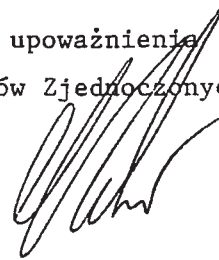
Na dowód czego, należycie w tym celu upełnomocnieni, podpisali i pieczęciami opatrzyli niniejszą Umowę.

Umowę niniejszą sporządzono w mieście Meksyku dnia 11 października 1990 roku, w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i hiszpańskim, przy czym obydwie teksty posiadają jednakową moc.

Z upoważnienia
Rządu Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia
Rządu Stanów Zjednoczonych Meksyku



WYKAZ TRAS

SEKCJA I

Przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej będzie uprawnione do obsługi regularnych linii lotniczych na następującej trasie:

Punkty w Polsce - 2 punkty w Europie i/lub Afryce - 1 punkt w Stanach Zjednoczonych Ameryki i/lub Kanadzie - punkty w Meksyku.

UWAGI:

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie mogło ominąć w jednym lub we wszystkich lotach jakikolwiek punkt lub punkty.
2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie mogło operować na określonej trasie jakimkolwiek typem samolotu i w dowolnej ilości rejsów.

WYKAZ TRAS

SEKCJA II

Przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Rząd Stanów Zjednoczonych Meksyku będzie uprawnione do obsługi regularnych linii lotniczych na następującej trasie:

Punkty w Meksyku - 1 punkt w Stanach Zjednoczonych Ameryki i/lub Kanadzie
- 2 punkty w Europie - punkty w Polsce.

UWAGI:

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie mogło ominąć w jednym lub we wszystkich lotach jakikolwiek punkt lub punkty.
2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie mogło operować na określonej trasie jakimkolwiek samolotem i w dowolnej ilości rejsów.

Przekład

Ministerstwo Spraw Zagranicznych
Departament Doradztwa Prawnego
Miasto Meksyk
CJA-02442

**Do Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej,
Miasto.**

Ministerstwo Spraw Zagranicznych Meksyku – Departament Doradztwa Prawnego – przesyła wyrazy szacunku Ambasadzie Rzeczypospolitej Polskiej w Meksyku i ma zaszczyt odnieść się do **Umowy o komunikacji lotniczej między Rządem Meksykańskich Stanów Zjednoczonych a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej**, podpisanej w Mieście Meksyk 11 października 1990 roku.

W szczególności Ministerstwo pozwala sobie nawiązać do przeprowadzonego niedawno przeglądu wersji hiszpańskiej i polskiej Umowy, dokonanego przez władze obu państw, w trakcie którego wykryto błąd transkrypcyjny Artykułu 10 w wersji hiszpańskiej oryginału Umowy, sporządzonego zarówno dla strony polskiej, jak i strony meksykańskiej.

Artykuł 10 Umowy w języku polskim zawiera pięć ustępów, podczas gdy wersja w języku hiszpańskim zawiera tylko cztery ustępy, ponieważ pominięto pierwsze zdanie ustępu 5, które brzmi: „5. W razie zaistnienia wypadku lub groźby wypadku bezprawnego zawładnięcia”. Podobnie, w ustępie 1, powtarza się wyrażenie „Umawiające się Strony potwierdzają, że”.

W celu poprawienia ww. błędu w transkrypcji oraz zgodnie z postanowieniami Artykułu 79 ustępu 1 litery b) Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 roku, Ministerstwo proponuje Ambasadzie skorygowanie hiszpańskiej wersji językowej Umowy w taki sposób, aby cały Artykuł 10 Umowy miał następujące brzmienie:

„ARTYKUŁ 10

OCHRONA LOTNICTWA

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczenia ogółu ich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego Umawiające się Strony w szczególności 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 oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, lub każdej innej wielostronnej Konwencji bądź zmiany istniejących Konwencji zaakceptowanej przez obie Umawiające się Strony.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały wzajemnie wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innymi bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urządzeń nawigacyjnych, a także każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. Umawiające się Strony w swych wzajemnych stosunkach będą działały zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i określonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w takim zakresie, w jakim mają one zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje zasadnicze miejsce działalności lub stałe miejsce pobytu na ich terytorium, a także eksploatujący porty lotnicze na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o ochronie lotnictwa.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, wymienionych w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, wnoszonych przedmiotów i bagażu, towarów i zapasów statku powietrznego przed i w czasie wejścia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała jakąkolwiek prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowaniu uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W razie zaistnienia wypadku lub groźby wypadku bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu skierowanego przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portu lotniczego lub lotniczych urządzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały wzajemnie pomocy przez ułatwienie przekazywania informacji oraz ułatwiając komunikowanie się lub stosując odpowiednie środki, mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego wypadku lub groźby jego zaistnienia.”

Jeżeli powyższa propozycja jest możliwa do zaakceptowania przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, niniejsza nota oraz odpowiedź na nią stanowiąby porozumienie między obydwoma Rządami w sprawie korekty Artykułu 10 hiszpańskiej wersji językowej Umowy.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych Meksyku korzysta z okazji, aby ponowić Ambasadzie Rzeczypospolitej Polskiej w Meksyku wyrazy swojego najwyższego poważania.

Miasto Meksyk, 29 czerwca 2021 roku.

Przekład

Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej
w Meksyku

Nota No. 044/2021

**Ministerstwo Spraw Zagranicznych
Departament Doradztwa Prawnego
Miasto Meksyk**

Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Meksyku przesyła wyrazy szacunku Ministerstwu Spraw Zagranicznych Meksyku – Departamentowi Doradztwa Prawnego – i ma zaszczyt potwierdzić otrzymanie noty Ministerstwa z dnia 29 czerwca 2021 roku o numerze CJA-02442 o następującej treści:

„Ministerstwo Spraw Zagranicznych Meksyku – Departament Doradztwa Prawnego – przesyła wyrazy szacunku Ambasadzie Rzeczypospolitej Polskiej w Meksyku i ma zaszczyt odnieść się do **Umowy o komunikacji lotniczej między Rządem Meksykańskich Stanów Zjednoczonych a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej**, podpisanej w Mieście Meksyk 11 października 1990 roku.

W szczególności Ministerstwo pozwala sobie nawiązać do przeprowadzonego niedawno przeglądu wersji hiszpańskiej i polskiej Umowy, dokonanego przez władze obu państw, w trakcie którego wykryto błąd transkrypcyjny Artykułu 10 w wersji hiszpańskiej oryginału Umowy, sporządzonego zarówno dla strony polskiej, jak i strony meksykańskiej.

Artykuł 10 Umowy w języku polskim zawiera pięć ustępów, podczas gdy wersja w języku hiszpańskim zawiera tylko cztery ustępy, ponieważ pominięto pierwsze zdanie ustępu 5, które brzmi: „5. W razie zaistnienia wypadku lub groźby wypadku bezprawnego zawładnięcia”. Podobnie, w ustępie 1, powtarza się wyrażenie „Umawiające się Strony potwierdzają, że”.

W celu poprawienia ww. błędu w transkrypcji oraz zgodnie z postanowieniami Artykułu 79 ustępu 1 litery b) Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 roku, Ministerstwo proponuje Ambasadzie skorygowanie hiszpańskiej wersji językowej Umowy w taki sposób, aby cały Artykuł 10 Umowy miał następujące brzmienie:

„ARTYKUŁ 10

OCHRONA LOTNICTWA

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczenia ogółu ich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego Umawiające

się Strony w szczególności 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 oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, lub każdej innej wielostronnej Konwencji bądź zmiany istniejących Konwencji zaakceptowanej przez obie Umawiające się Strony.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały wzajemnie wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innymi bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urzędów nawigacyjnych, a także każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. Umawiające się Strony w swych wzajemnych stosunkach będą działały zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i określonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w takim zakresie, w jakim mają one zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje zasadnicze miejsce działalności lub stałe miejsce pobytu na ich terytorium, a także eksploatujący porty lotnicze na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o ochronie lotnictwa.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, wymienionych w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, wnoszonych przedmiotów i bagażu, towarów i zapasów statku powietrznego przed i w czasie wejścia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała jakąkolwiek prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowaniu uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W razie zaistnienia wypadku lub groźby wypadku bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu skierowanego przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portu lotniczego lub lotniczych urzędów nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały wzajemnie pomocy przez ułatwienie przekazywania informacji oraz ułatwiając komunikowanie się lub stosując odpowiednie środki, mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego wypadku lub groźby jego zaistnienia.”

Jeżeli powyższa propozycja jest możliwa do zaakceptowania przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, niniejsza nota oraz odpowiedź na nią stanowiąby porozumienie między obydwoma Rządami w sprawie korekty Artykułu 10 hiszpańskiej wersji językowej Umowy.”

Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Meksyku ma zaszczyt poinformować, że Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej, działając w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, akceptuje propozycję Rządu Meksykańskich Stanów Zjednoczonych, żeby powyżej zacytowana nota Ministerstwa Spraw Zagranicznych Meksyku z dnia 29 czerwca 2021 roku o numerze CJA-02442 oraz niniejsza nota Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Meksyku stanowiły porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Meksykańskich Stanów Zjednoczonych w sprawie korekty Artykułu 10 hiszpańskiej wersji językowej Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Meksykańskich Stanów Zjednoczonych o komunikacji lotniczej, podpisanej w Mieście Meksyk dnia 11 października 1990 roku.

Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Meksyku korzysta z okazji, aby ponowić Ministerstwu Spraw Zagranicznych Meksyku wyrazy swojego najwyższego poważania.

Miasto Meksyk, dnia 1 lipca 2021 roku.

**CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA
DE POLONIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

El Gobierno de la República de Polonia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos;

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Convenio Bilateral complementario de la mencionada Convención con el propósito de establecer servicios aéreos entre los territorios correspondientes;

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1

DEFINICIONES

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio y su Cuadro de Rutas, los términos abajo expuestos, a menos que el texto lo indique de otra manera, tendrán el siguiente significado:

- A. El término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye: (i) toda enmienda a ella que haya entrado en vigor conforme el Artículo 94 (a) de ella y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; y (ii) cualquier Anexo o cualquier enmienda a ella adoptada conforme al Artículo 90 de dicha Convención, hasta donde tal enmienda o anexo sean en un momento dado efectivos para ambas Partes Contratantes.
- B. El término "este Convenio" incluye el Cuadro de Rutas anexo al mismo y todas las enmiendas al Convenio o al Cuadro de Rutas.
- C. El término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de la República de Polonia, el Ministerio de Transporte y Economía Marítima, y en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para realizar cualesquiera funciones que actualmente puedan ser ejercidas por las autoridades arribas mencionadas o funciones similares.
- D. El término "servicio aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga y correo.

- E. El término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.
- F. El término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo.
- G. El término "aerolínea designada" significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada conforme el Artículo 3 de este Convenio.
- H. El término "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.
- I. El término "capacidad ofrecida" significa el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia.
- J. El término "capacidad de una aeronave" significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del

número de asientos para pasajeros y del peso disponible para carga y correo.

K. El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada en un período dado.

L. El término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, de acuerdo con las estipulaciones del presente Convenio, pueden establecerse en las rutas especificadas.

M. El término "rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio.

N. El término "territorio" con relación a un Estado significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

O. El término "seguridad aérea" significa la combinación de medidas y recursos humanos y materiales, destinados a proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

ARTICULO 2

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al presente Convenio.

2. Conforme a lo estipulado en el presente Convenio, la empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:
 - a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo.

 - b) Hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante.

 - c) Embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo, a los pasajeros, carga y correo.

3. El hecho de que no se ejerzan de inmediato los derechos descritos en este Artículo, no impedirá que la empresa aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido, inaugure los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

4. Nada de lo contenido en el presente Convenio, debe considerarse que confiere a la aerolínea designada de una Parte Contratante el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 3

DESIGNACION Y AUTORIZACION DE AEROLINEAS

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar por escrito ante la otra Parte Contratante, a una aerolínea con el propósito de que opere los servicios convenidos en las rutas especificadas y el derecho de retirar o de cambiar tal designación.

2. Al recibir esa designación, la otra Parte Contratante concederá sin demora, sujeta a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo, a

la aerolínea designada, la debida autorización para operar.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes pueden pedir a la aerolínea que haya sido designada por la otra Parte Contratante, que les compruebe que está calificada para cumplir las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos que normal y razonablemente apliquen esas Autoridades a la operación de servicios aéreos internacionales de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negarse a conceder las autorizaciones de operación a las que se refiere el párrafo 2 de este Artículo, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio por parte de una aerolínea designada de los derechos especificados en el Artículo 2, párrafo 2, inciso c) de este Convenio, en cualquier caso en el que la mencionada Parte Contratante no esté convencida de que una propiedad substancial y un efectivo control de esa aerolínea pertenecen a la Parte Contratante que designa a la aerolínea o a sus nacionales.

5. Cuando una aerolínea haya sido así designada y autorizada puede comenzar a operar los servicios convenidos, siempre y cuando la aerolínea actúe de

acuerdo con las disposiciones de este Convenio que sean aplicables.

ARTICULO 4

REVOCACION O SUSPENSION DE LAS AUTORIZACIONES DE OPERACION

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 párrafo 2, inciso c) de este Convenio, por parte de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante o de imponer las condiciones que considere necesarias respecto al ejercicio de estos derechos:
 - a) En todos los casos en que no esté convencida de que una propiedad substancial y un control efectivo de esa aerolínea sean posesión de la Parte Contratante que designó a la aerolínea o de nacionales de esa Parte Contratante; o,
 - b) En el caso de que esa aerolínea no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos; o,

- c) En el caso de que la aerolínea en alguna otra manera no opere conforme a las condiciones prescritas bajo este Convenio.
2. A menos de que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo sea esencial para evitar mayores infracciones a leyes o reglamentos, tal derecho deberá ejercerse solamente después de haber consultado con la otra Parte Contratante.

ARTICULO 5

APLICABILIDAD DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en sus territorios la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa designada de la otra Parte Contratante.
2. Las Leyes y Reglamentos que regulen sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo, así como los trámites

relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 6

RECONOCIMIENTO DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD Y LICENCIAS

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados o títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes y no caducadas, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas definidas en el Cuadro de Rutas, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo establecido en la Convención.

ARTICULO 7

DERECHOS POR EL USO DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte, unas

tasas justas y razonables por el uso de los aeropuertos y de navegación aérea. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tasas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y servicios a sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

ARTICULO 8

DERECHOS ADUANALES

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa de transporte aéreo designada por cualquiera de las Partes Contratantes y el equipo con que cuente la aeronave para su funcionamiento, combustible, lubricante, provisiones técnicas fungibles, refacciones y provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco), a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduanas, impuestos nacionales, de inspección u otros derechos, impuestos o gravámenes federales, estatales o municipales, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

2. Estarán igualmente exentos a condición de reciprocidad de los mismos derechos, impuestos y gravámenes, con excepción de los derechos por servicios prestados:

a) Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento, así como las provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco), los documentos de empresas como: boletos, folletos, itinerarios y demás impresos que requiera la línea aérea para su servicio, así como material publicitario y el equipo de oficina que se considere necesario y en exclusiva para el desarrollo de las actividades de la misma, remitidos por o para la empresa aérea de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante.

b) El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco) que se pongan a bordo de las aeronaves de la empresa aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales.

3. El equipo normalmente conducido a bordo de las

aeronaves, así como aquellos otros materiales y aprovisionamientos que permanecen a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente previa autorización de las autoridades aduaneras del territorio de que se trate. En tales casos, pueden ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta en tanto salgan del país o se proceda de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y de otros derechos similares.

ARTICULO 9

PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACION DE LOS SERVICIOS CONVENIDOS

1. Habrá una oportunidad justa e igual para que las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes operen los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.
2. Al operar los servicios convenidos, la aerolínea

designada de cada Parte Contratante tomará en cuenta los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante de manera que no se afecten indebidamente los servicios que esta última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3. Los servicios convenidos que proporcionen las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes, guardarán una estrecha relación con las necesidades de transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, que provengan de o estén destinados al territorio de la Parte Contratante que haya designado a la aerolínea.

4. Si las leyes y los reglamentos nacionales de una Parte Contratante así lo exigen, los arreglos que puedan ser concluidos entre las empresas designadas a propósito de la explotación de los servicios convenidos, deberán someterse a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de esta Parte Contratante.

ARTICULO 10

SEGURIDAD AEREA

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de

Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la represión del Apoderamiento Ilícito de las Aeronaves, firmado en la Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o cualquier otra Convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean aceptadas por ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la

aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, exigirán que los explotadores de su nacionalidad o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) que precede, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asisitirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

ARTICULO 11

TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las empresas de transporte aéreo de las Partes para el trasnporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas aplicadas por otras empresas de transporte aéreo.
2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo se acordarán, si es posible, por las empresas de transporte aéreo interesadas de ambas Partes.
3. Las tarifas así acordadas, se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las dos

Partes, al menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades. Para la entrada en vigor de una tarifa será necesaria la previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

4. Cuando no se haya podido acordar una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 2 del presente Artículo o cuando una Autoridad Aeronáutica en los plazos mencionados en el párrafo 3 de este Artículo, manifieste a la otra Autoridad Aeronáutica su disconformidad respecto a cualquier tarifa acordada conforme a las disposiciones del párrafo 2, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.
5. Si las Autoridades Aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre la tarifa que se les someta conforme a los párrafos 2, 3 y 4 del presente Artículo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo 16 de este Convenio.
6. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo, continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Sin embargo, la validez de una tarifa no podrá prolongarse en virtud de este párrafo, por un periodo superior a seis

embargo, la validez de una tarifa no podrá prolongarse en virtud de este párrafo, por un periodo superior a seis (6) meses a contar de la fecha en que aquélla debería haber expirado.

7. Para la fijación de las tarifas, se tomarán además en consideración, las recomendaciones del organismo internacional cuyas regulaciones sean usuales.
8. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes de ninguna manera modificarán el precio o las reglas de aplicación de las tarifas vigentes.

ARTICULO 12

TRANSFERENCIA DE UTILIDADES

Cada aerolínea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, bajo solicitud, los ingresos locales que excedan las cantidades desembolsadas localmente. La conversión y el envío de dinero deberán permitirse sin restricciones al tipo de cambio aplicable a esa clase de transacciones en la fecha en que estos ingresos sean presentados para su conversión y envío.

ARTICULO 13

REPRESENTACION DE LAS AEROLINEAS

La aerolínea designada de cada Parte Contratante tendrá derecho, conforme a las leyes y reglamentos relacionados con la entrada, residencia y empleo de la otra Parte Contratante, de traer y mantener dentro del territorio de la Otra Parte Contratante, a los miembros de su personal gerencial de primer nivel que sea necesario para la prestación de los servicios aéreos.

ARTICULO 14

SUMINISTRO DE ESTADISTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes dispondrán que las respectivas empresas aéreas designadas faciliten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, si les fueren solicitados, todos los datos estadísticos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por las empresas mencionadas en los servicios convenidos.

ARTICULO 15

CONSULTAS

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda de este Convenio o su acatamiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas, se realizarán dentro de un período de sesenta días a partir de la fecha en la que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las Partes Contratantes.

2. Si una de las Partes Contratantes estima deseable modificar el Anexo del presente Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán concertarse con vistas a proceder a la modificación.

3. Toda modificación del presente Convenio o de su Anexo según las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, entrará en vigor después de su confirmación por un intercambio de notas entre las Partes Contratantes.

ARTICULO 16

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Convenio, las Partes Contratantes tratarán de resolverla, en primer lugar, por medio de la negociación.

2. Si las Partes Contratantes no llegaran a una resolución de la disputa por medio de la negociación, la controversia podrá ser referida por Ellas a la persona u organismo que acordaren o, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser sometida a la decisión de un un Tribunal de tres árbitros que estará constituido de la siguiente manera:
 - a) Dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que se reciba una solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante nombrará un árbitro. Los árbitros así nombrados designarán a un ciudadano de un tercer Estado que actuará como Presidente del Tribunal, dentro de los sesenta días siguientes al nombramiento del segundo de ellos.

b) Si dentro de los periodos especificados anteriormente, no se hubiere hecho ningún nombramiento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que haga el nombramiento necesario, dentro de los sesenta días siguientes a la petición, conforme a los procedimientos de la Organización.

3. Excepto por lo que se estipula más abajo en este Artículo, o porque las Partes Contratantes acuerden otra cosa, el Tribunal determinará los límites de su jurisdicción y establecerá sus propios procedimientos. Por decisión del Tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes se celebrará una reunión para determinar las cuestiones precisas que serán arbitradas y los procedimientos específicos que seguirán, dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que el Tribunal haya quedado plenamente constituido.

4. A menos que las Partes acuerden de otra manera o el Tribunal resuelva otra cosa, cada una de las Partes Contratantes presentará un Informe dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a la fecha en que el Tribunal se haya constituido. El plazo para presentar propuestas vencerá sesenta días después. El Tribunal celebrará una Audiencia a petición de cualquiera de las Partes

Contratantes o, a su propia discreción, dentro de los treinta días siguientes a que venza el plazo para presentar respuestas.

5. El Tribunal tratará de emitir un Laudo por escrito dentro de los treinta días siguientes a la terminación de la Audiencia o, si no se efectuara ninguna, treinta días después de que ambas respuestas hayan sido presentadas. El Laudo se tomará por mayoría de votos.
6. Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración con respecto al Laudo, dentro de los quince días siguientes a que éste se reciba y tal aclaración será expedida dentro de los quince días siguientes a la solicitud.
7. El Laudo Arbitral será obligatorio para las Partes Contratantes.
8. Cada una de las Partes Contratantes cubrirá los gastos del árbitro que hubiere nombrado. Los gastos del Tribunal serán compartidos por partes iguales entre las Partes Contratantes, incluyendo cualquier gasto en que hubiere incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional para llevar a la práctica los procedimientos estipulados en el Párrafo 2, inciso b) de este Artículo.

ARTICULO 17

REGISTRO

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 18

ENTRADA EN VIGOR DE UNA CONVENCION MULTILATERAL
SOBRE TRANSPORTE AEREO

Si empezase a regir una Convencion general y multilateral de transporte aéreo vinculante para ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

ARTICULO 19

TERMINACION

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier

momento notificar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado este Convenio. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Este Convenio quedará terminado doce meses después de la fecha de recibida la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo antes de que termine este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación fue recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional la hubiera recibido.

ARTICULO 20

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. El presente Convenio ha sido concluido para una duración indefinida. Cada una de las Partes Contratantes podrá denunciarlo mediante notificación por la vía diplomática. En este caso, el presente Convenio terminará doce meses después de la fecha de la recepción de dicha notificación por la otra Parte Contratante.

2. El presente Acuerdo será aprobado conforme a la legislación interna de cada uno de los dos Estados y entrará en vigor el día del intercambio de las notas diplomáticas en que se constate esta aprobación.

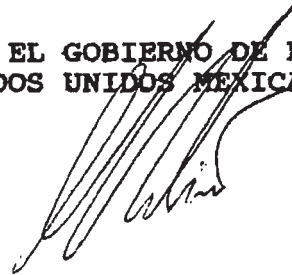
En fe de lo cual, los Plenipotenciarios antes nombrados, firman y sellan el presente Convenio.

Hecho en la Ciudad de México el día once del mes de octubre del año de mil novecientos noventa en dos ejemplares originales en idioma polaco y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE POLONIA



POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



SECCION I

La empresa aérea designada por el Gobierno de la República de Polonia, tendrá el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

Puntos en Polonia-un punto en Europa-un punto en Africa-un punto en los Estados Unidos de América y/o Canadá-puntos en México

NOTAS:

1. La empresa aérea designada podrá omitir en uno en todos sus vuelos cualquier punto o puntos.
2. La empresa aérea designada operará su ruta con cualquier tipo de aeronave con cualquier número de servicios.

CUADRO DE RUTAS**SECCION II**

La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

Puntos en México-un punto en los Estados Unidos de América y/o Canadá-dos puntos en Europa-puntos en Polonia.

NOTAS:

1. La empresa aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos.
2. La empresa aérea designada operará su ruta con cualquier tipo de aeronave y con cualquier número de servicios.

Secretaría de Relaciones Exteriores
Consultoría Jurídica
Ciudad de México

CJA-02442

**A la Embajada de la República de Polonia,
Ciudad.**

La Secretaría de Relaciones Exteriores -Consultoría Jurídica- saluda atentamente a la Embajada de la República de Polonia en México y tiene el honor de referirse al **Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Polonia**, firmado en la Ciudad de México el 11 de octubre de 1990.

En particular, la Secretaría se permite hacer referencia a la revisión de las versiones en español y polaco del Convenio, efectuada recientemente por las autoridades de ambos países, en la cual se detectó un error de transcripción del Artículo 10, en la versión en idioma español contenida en los ejemplares originales del Convenio, tanto de la Parte polaca, como de la Parte mexicana.

El Artículo 10 del Convenio en idioma polaco contiene cinco párrafos, mientras que la versión en idioma español contiene sólo cuatro párrafos, toda vez que se omitió la frase inicial del párrafo 5, que lee: "5. *Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de*". Asimismo, en el párrafo 1, se encuentra repetida la frase "Contratantes ratifican que su obligación mutua de".

A efecto de subsanar el error de transcripción antes señalado, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 79,1.b) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969, la Secretaría propone a la Embajada corregir la versión en idioma español del Convenio, de tal manera que el texto completo del Artículo 10 del Convenio lea como sigue:

**"ARTICULO 10
SEGURIDAD AEREA**

1. *De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la represión del Apoderamiento Ilícito de las Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o cualquier otra Convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean aceptadas por ambas Partes Contratantes.*
2. *Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.*

3. *Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, exigirán que los explotadores de su nacionalidad o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.*
4. *Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) que precede, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.*
5. ***Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.***

Si la anterior propuesta es aceptable para el Gobierno de la República de Polonia, la presente Nota y su Nota de respuesta constituirían un acuerdo entre ambos Gobiernos sobre la corrección del Artículo 10 de la versión en idioma español del Convenio.

La Secretaría de Relaciones Exteriores aprovecha la oportunidad para renovar a la Embajada de la República de Polonia en México, el testimonio de su más alta y distinguida consideración.



Ciudad de México, 29 de junio de 2021.

Embajada de la República de Polonia
en México
Nota No. 044/2021

**H. Secretaría de Relaciones Exteriores
Consultoría Jurídica
Ciudad de México**

La Embajada de la República de Polonia en México saluda atentamente a la H. Secretaría de Relaciones Exteriores de México – Consultoría Jurídica - y tiene el honor de acusar de recibido la nota de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México - Consultoría Jurídica – del día 29 de junio del 2021 con el número CJA-02442 refiriéndose a lo siguiente:

“La Secretaría de Relaciones Exteriores – Consultoría Jurídica - saluda atentamente a la Embajada de la República de Polonia en México y tiene el honor de referirse al Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Polonia, firmado en la Ciudad de México el 11 de octubre de 1990.

En particular, la Secretaría se permite hacer referencia a la revisión de las versiones en español y polaco del Convenio, efectuada recientemente por las autoridades de ambos países, en la cual se detectó un error de transcripción del Artículo 10, en la versión en idioma español contenida en los ejemplares originales del Convenio, tanto de la Parte polaca, como de la Parte mexicana.

El Artículo 10 del Convenio en idioma polaco contiene cinco párrafos, mientras que la versión en idioma español contiene sólo cuatro párrafos, toda vez que se omitió la frase inicial del párrafo 5, que lee: “5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de”. Asimismo, en el párrafo 1, se encuentra repetida la frase “Contratantes ratifican que su obligación mutua de”.

A efecto de subsanar el error de transcripción antes señalado, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 79,1.b) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969, la Secretaría propone a la Embajada corregir la versión en idioma español del Convenio, de tal manera que el texto completo del Artículo 10 del Convenio lea como sigue:

“ARTICULO 10
SEGURIDAD AEREA

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la represión del Apoderamiento Ilícito de las Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o cualquier otra Convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean aceptadas por ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.


3. *Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, exigirán que los explotadores de su nacionalidad o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.*

4. *Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) que precede, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.*

5. *Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.*

Si la anterior propuesta es aceptable para el Gobierno de la República de Polonia, la presente Nota y su Nota de respuesta constituirían un acuerdo entre ambos Gobiernos sobre la corrección del Artículo 10 de la versión en idioma español del Convenio.”

La Embajada de la República de Polonia en México tiene el honor de informar que el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Polonia, actuando en representación del Gobierno de la República de Polonia, acepta la propuesta del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos que la susodicha nota de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México de 29 de junio del 2021 número CJA-02442 y esta nota de la Embajada de la República de Polonia en México constituyan un acuerdo entre el Gobierno de la República de Polonia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos sobre la revisión del Artículo 10 de la versión en español del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Polonia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos sobre Servicios Aéreos, suscrito en la Ciudad de México el 11 de octubre de 1990.

Agradeciendo por anticipado la atención que se le otorgue a la presente, la Embajada de la República de Polonia hace propicia la ocasión para renovar a la H. Secretaría de Relaciones Exteriores de México - Consultoría Jurídica - las seguridades de su más alta y distinguida consideración. 

Ciudad de México, 01 de julio de 2021