



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 14 marca 2024 r.

Poz. 205

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Arabii Saudyjskiej o komunikacji lotniczej,

podpisana w Warszawie dnia 28 sierpnia 2023 r.

PREAMBUŁA

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Królestwa Arabii Saudyjskiej (zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”);

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

dążąc do zawarcia umowy o komunikacji lotniczej w celu ustanowienia linii lotniczych między oraz poza ich odpowiednimi terytoriami; oraz

dążąc do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowych przewozach lotniczych oraz potwierdzając swoje głębokie zaniepokojenie aktami lub zagrożeniami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, co zagraża bezpieczeństwu osób lub mienia, negatywnie wpływając na wykonywanie przewozów lotniczych i podważając zaufanie publiczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1

DEFINICJE

1. Dla celów niniejszej Umowy, o ile z kontekstu nie wynika inaczej:
 - a) wyrażenie „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę Załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z artykułami 90 i 94 Konwencji w zakresie, w jakim te Załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;
 - b) wyrażenie „władze lotnicze” oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Królestwa Arabii Saudyjskiej Główny Urząd Lotnictwa Cywilnego lub, w obydwu przypadkach, każdą inną osobę lub organ upoważniony do pełnienia jakichkolwiek funkcji wykonywanych obecnie przez te władze;

- c) wyrażenie „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 3 (Wyznaczenie przedsiębiorstw lotniczych i zezwolenie eksploatacyjne) niniejszej Umowy;
- d) wyrażenie „taryfa” oznacza ceny pobierane za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, włączając ceny i warunki za pośrednictwo i inne dodatkowe usługi, z wyłączeniem jednak opłaty i warunków przewozu poczty;
- e) wyrażenie „terytorium” oznacza terytorium Państwa którejkolwiek Umawiającej się Strony i ma znaczenie mu przypisane w artykule 2 Konwencji;
- f) wyrażenia „przewóz lotniczy”, „międzynarodowy przewóz lotniczy”, „przedsiębiorstwo lotnicze” i „ładowanie w celach niehandlowych” mają znaczenia odpowiednio im przypisane w artykule 96 Konwencji;
- g) wyrażenie „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, Załącznik do niej oraz jakiegokolwiek zmiany do nich;
- h) wyrażenie „Wykaz tras” oznacza wykaz tras do eksploatacji regularnych międzynarodowych przewozów lotniczych określonych w Załączniku do niniejszej Umowy;
- i) wyrażenie „zdolność przewozowa” w odniesieniu do statku powietrznego oznacza pojemność tego statku powietrznego dostępną na trasie lub odcinku trasy a w odniesieniu do uzgodnionej linii, zdolność przewozową statku powietrznego używanego na tej linii pomnożoną przez częstotliwość wykonywaną przez ten statek powietrzny w określonym okresie na trasie lub części trasy;
- j) wyrażenie „opłaty od użytkownika” oznacza opłaty nałożone na przedsiębiorstwa lotnicze przez właściwą władzę lub na której nałożenie dana władza zezwoliła z tytułu korzystania z portu lotniczego lub jego urządzeń lub urządzeń w zakresie nawigacji lotniczej, włączając urządzenia związane z przelotami lub powiązane z tym usługi i urządzenia dla statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunków;
- k) wyrażenie „certyfikat przewoźnika lotniczego” oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lotniczemu potwierdzający, że dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej

eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie;

- l) wyrażenie „państwo członkowskie UE” oznacza państwo, które jest umawiającą się stroną Traktatów UE;
 - m) wyrażenie „Traktaty UE” oznacza Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Załącznik do niniejszej Umowy stanowi integralną część Umowy i wszelkie odwoływania się do Umowy będą miały zastosowanie do wspomnianego Załącznika, chyba że wyraźnie wskazano inaczej.

ARTYKUŁ 2

PRYZNANIE PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa określone w niniejszej Umowie w celu ustanowienia i eksploatacji regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy. Takie linie oraz trasy nazywane są dalej odpowiednio „uzgodnionymi liniami” i „określonymi trasami”.
2. Przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę, przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, będzie korzystać z następujących praw:
 - a) prawo przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania;
 - b) prawo lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celach niehandlowych; oraz
 - c) prawo lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w punktach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy, w celu zabrania na pokład i pozostawienia pasażerów, bagażu i ładunków, włączając pocztę, oddzielnie lub łącznie.
3. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony, inne niż te wyznaczone zgodnie z artykułem 3 (Wyznaczenie przedsiębiorstw lotniczych i zezwolenie eksploatacyjne) niniejszej Umowy będą korzystać z praw określonych w ustępie 2 literach a) i b) niniejszego artykułu.

4. Żadne z postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład statku powietrznego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów, bagażu, ładunków, włączając pocztę, przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.
5. Jeżeli z powodu konfliktu zbrojnego, działań o charakterze politycznym lub szczególnych i wyjątkowych okoliczności, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie jest w stanie eksploatować linii na jej normalnej trasie, druga Umawiająca się Strona dołoży wszelkich starań dla ułatwienia kontynuowania eksploatacji tej linii, poprzez odpowiednie czasowe zmiany tych tras.

ARTYKUŁ 3

WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH I ZEZWOLENIE EKSPLOATACYJNE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć jedno lub więcej przedsiębiorstw lotniczych w celu eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy oraz cofnąć lub zmienić takie wyznaczenie. Wyznaczenia takie będą dokonywane pisemnie w drodze dyplomatycznej.
2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia oraz wniosków od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego w formie i trybie wymaganym dla zezwolenia eksploatacyjnego i zezwoleń technicznych, druga Umawiająca się Strona udzieli odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych i upoważnień, w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:
 - a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:
 - i. przedsiębiorstwo lotnicze jest ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz
 - ii. państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę

- regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym, a właściwa władza lotnicza jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; oraz
- iii. przedsiębiorstwo lotnicze jest własnością bezpośrednio lub przez udział większościowy i pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub państw Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu i/lub obywateli tych państw;
- b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Królestwo Arabii Saudyjskiej:
- i. przedsiębiorstwo lotnicze ma ważną koncesję i certyfikat przewoźnika lotniczego wydane przez Królestwo Arabii Saudyjskiej i Królestwo Arabii Saudyjskiej sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym; oraz
 - ii. przedsiębiorstwo lotnicze ma główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium Królestwa Arabii Saudyjskiej;
- c) wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jest w stanie spełnić warunki określone w ustawach i przepisach normalnie stosowanych w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych przewozów lotniczych przez Umawiającą się Stronę otrzymującą wyznaczenie;
- d) Umawiająca się Strona wyznaczająca przedsiębiorstwo lotnicze sprawuje i utrzymuje standardy określone w artykule 14 (Bezpieczeństwo Lotnictwa) i artykule 15 (Ochrona Lotnictwa) niniejszej Umowy.
3. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostanie tak wyznaczone i upoważnione, może rozpocząć operacje na uzgodnionych liniach w każdym momencie, pod warunkiem, że przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z mającymi zastosowanie postanowieniami niniejszej Umowy, a także z wymaganiami krajowymi dotyczącymi zezwoleń eksploatacyjnych, jeżeli takie są stosowane.

ARTYKUŁ 4

ODMOWA WYDANIA, COFNIĘCIE, OGRANICZENIE LUB ZAWIESZENIE ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNEGO

1. Każda Umawiająca się Strona może odmówić, cofnąć, ograniczyć lub zawiesić zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym wyznaczonym przez drugą Umawiającą się

Stronę lub nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, czasowe lub stałe, jakie uzna za konieczne, jeżeli:

- a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:
 - i. przedsiębiorstwo lotnicze nie jest ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub
 - ii. państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym lub właściwa władza lotnicza nie jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; lub
 - iii. przedsiębiorstwo lotnicze nie jest własnością, bezpośrednio lub przez udział większościowy lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub państw Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu i/lub obywateli tych państw;
- b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Królestwo Arabii Saudyjskiej:
 - i. przedsiębiorstwo lotnicze nie ma ważnej koncesji lub certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanych przez Królestwo Arabii Saudyjskiej lub Królestwo Arabii Saudyjskiej nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym; lub
 - ii. przedsiębiorstwo lotnicze nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium Królestwa Arabii Saudyjskiej;
- c) przedsiębiorstwo lotnicze nie spełnia innych warunków określonych w ustawach i przepisach normalnie stosowanych zgodnie z Konwencją w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych przewozów lotniczych przez Umawiającą się Stronę otrzymującą wyznaczenie;
- d) przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie jest w stanie eksploatować uzgodnionych linii zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej Umowie;
- e) Umawiająca się Strona wyznaczająca przedsiębiorstwo lotnicze nie sprawuje lub nie utrzymuje standardów określonych w artykule 14 (Bezpieczeństwo Lotnictwa) i artykule 15 (Ochrona Lotnictwa) niniejszej Umowy.

2. Prawa ustanowione w niniejszym artykule będą wykonywane dopiero po konsultacjach z władzą lotniczą drugiej Umawiającej się Strony, przeprowadzonych zgodnie z artykułem 18 (Konsultacje i Zmiany) niniejszej Umowy, chyba że podjęcie niezwłocznego działania jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustępu 1 niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 5

OPŁATY OD UŻYTKOWNIKA

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

ARTYKUŁ 6

OPŁATY CELNE, PODATKI I PODOBNE NALEŻNOŚCI

1. Statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowych przewozach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, części zapasowe (w tym silniki), zapasy materiałów pędnych i smarów (w tym płyny hydrauliczne) oraz zapasy pokładowe na pokładzie tych statków powietrznych, będą w zakresie dopuszczonym przez obowiązujące przepisy przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione z opłat celnych, opłat inspekcyjnych i innych opłat lub podatków, pod warunkiem, że te statki powietrzne opuszczają terytorium tej Umawiającej się Strony oraz takie wyposażenie, części zapasowe, zapasy pozostaną na pokładzie tych statków powietrznych do czasu ich wywozu.
2. W zakresie dopuszczonym przez obowiązujące przepisy Państwa każdej Umawiającej się Strony zwolnione będą również od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczoną usługą:
 - a) zapasy pokładowe zabrane na pokład na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez właściwe organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących

- statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- b) części zapasowe (w tym silniki) i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony i przeznaczone do eksploatacji lub naprawy statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
 - c) materiały pędne i smary (w tym płyny hydrauliczne), przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli te zapasy zostaną zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały zabrane na pokład;
 - d) materiały reklamowe, nieposiadające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.
3. Jeżeli ustawy i przepisy krajowe Państwa którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, materiały wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą znajdować się pod dozorem celnym tej Umawiającej się Strony.
4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy pozostawione na pokładzie statków powietrznych, eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wylądowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych na tym terytorium. W takim przypadku mogą być poddane nadzorowi tych organów do czasu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

ARTYKUŁ 7

ZASADY DOTYCZĄCE EKSPLOATACJI UZGODNIONYCH LINII

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i jednakowe możliwości konkurencyjne przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.
2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą mogły wykonywać przewozy lotnicze na określonych trasach z maksymalną częstotliwością uzgodnioną między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

3. Każda Umawiająca się Strona będzie zezwalać każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowych przewozach lotniczych, zgodnie z uwarunkowaniami handlowymi i rynkowymi, w ramach przyznanej zdolności przewozowej uzgodnionej między władzami lotniczymi Umawiających się Stron zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu.
4. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości ruchu, częstotliwości lub regularności przewozu lub typu albo typów statków powietrznych eksploatowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę, z wyjątkiem przypadków określonych w niniejszej Umowie lub według ujednoliconych warunków, jakie mogą być przewidziane przez Konwencję.
5. Żadna Umawiająca się Strona nie zezwoli swojemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym, działającym samodzielnie lub wspólnie z jakimkolwiek innym lub innymi przedsiębiorstwami lotniczymi na nadużycie pozycji rynkowej, zmierzające, powodujące lub mające na celu spowodowanie znacznego osłabienia konkurenta lub wykluczenie go z trasy.

ARTYKUŁ 8

ZATWIERDZANIE ROZKŁADÓW

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą przedkładać do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, z wyprzedzeniem trzydziestu (30) dni, rozkład swoich planowanych połączeń, wyszczególniając obsługiwane punkty, częstotliwość, godziny operacji, typ statku powietrznego i liczbę miejsc lub pojemność oferowaną do publicznej sprzedaży. W przypadkach szczególnych niniejszy termin może zostać skrócony po zatwierdzeniu przez dane władze lotnicze.
2. Wszelkie kolejne zmiany do zatwierdzonego rozkładu lotów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 9

DANE STATYSTYCZNE

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą dostarczać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na żądanie, okresowych lub innych danych

statystycznych, jakie mogą być rozsądnie wymagane w celu dokonania analizy eksploatacji uzgodnionych linii, w tym danych statystycznych pokazujących punkty początkowe i punkty docelowe ruchu.

ARTYKUŁ 10

STOSOWANIE USTAW, PRZEPISÓW I PROCEDUR

1. Ustawy, przepisy i procedury Państwa jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia na terytorium, pobytu lub opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej albo dotyczące eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przy przybyciu, opuszczaniu i podczas pobytu w granicach tego terytorium.
2. Ustawy, przepisy i procedury Państwa jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia, odprawy, imigracji, spraw paszportowych, spraw celnych i kwarantanny będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony oraz w jego imieniu, do jego załóg, pasażerów oraz ładunków, w tym poczty, przy przybyciu, opuszczaniu i podczas pobytu w granicach terytorium tej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 11

TRANZYT BEZPOŚREDNI

Pasażerowie, bagaż, ładunki i poczta w transycie bezpośrednim przez terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony i nieopuszczające terenu portu lotniczego wyznaczonego w tym celu, nie będą poddawani żadnej kontroli z wyjątkiem przypadków związanych z ochroną lotnictwa, kontrolą narkotykową, zapobieganiem nielegalnemu przekroczeniu granicy lub w innych szczególnych okolicznościach. Bagaż, ładunki i poczta w transycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych, podatków i podobnych należności.

ARTYKUŁ 12

TRANSFER WPLYWÓW

Każda Umawiająca się Strona przyznaje wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawo do wymiany i transferu do swojego Państwa nadwyżki wpływów nad wydatkami, uzyskanej przez to przedsiębiorstwo lotnicze na jej terytorium w związku z przewozem pasażerów, bagażu, ładunków, w tym poczty, na uzgodnionych liniach. Wymiana i transfer będą dokonywane niezwłocznie przy

zastosowaniu rynkowego kursu wymiany stosowanego do bieżących transakcji oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi Państwa każdej Umawiającej się Strony i nie będą podlegały żadnym opłatom, z wyjątkiem tych normalnie pobieranych przez banki za dokonanie takiej wymiany i transferu.

ARTYKUŁ 13

UZNAWANIE ŚWIADECTW I LICENCJI

1. Świadectwa zdatości do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wydane lub uznane za ważne zgodnie z ustawami i przepisami Państwa jednej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z prawem Unii Europejskiej oraz nadal pozostające w mocy, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że takie świadectwa lub licencje wydane lub uznane za ważne, odpowiadają wymaganiom równym lub wyższym od wymagań minimalnych, ustalonych zgodnie z Konwencją.
2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad swoim własnym terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych swoim własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

ARTYKUŁ 14

BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, dotyczących przyjętych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w każdej dziedzinie dotyczącej urządzeń lotniczych, załogi lotniczej, statków powietrznych i ich eksploatacji. Konsultacje takie odbędą się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania takiej prośby.
2. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona skutecznie nie stosuje i nie utrzymuje standardów i wymogów bezpieczeństwa w jakiejkolwiek wskazanej dziedzinie, które byłyby co najmniej równe minimalnym standardom, ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, pierwsza Umawiająca się Strona powiadomi drugą Umawiającą się Stronę o tych wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne dla zapewnienia tych minimalnych standardów, a druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działanie naprawcze. Niepodjęcie

przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego działania w terminie piętnastu (15) dni lub w dłuższym terminie, jaki może być uzgodniony, stanowić będzie podstawę do zastosowania artykułu 4 (Odmowa wydania, cofnięcie, ograniczenie lub zawieszenie zezwolenia eksploatacyjnego) niniejszej Umowy.

3. Zgodnie z artykułem 16 Konwencji, Umawiające się Strony uzgadniają, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub w imieniu przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez jedną Umawiającą się Stronę na liniach do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany, podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, inspekcji przez upoważnionych przedstawicieli władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia w eksploatacji tego statku powietrznego. Niezależnie od zobowiązań wymienionych w artykule 33 Konwencji, celem takiej inspekcji (w niniejszym artykule zwanej „inspekcją rampową”) będzie sprawdzenie ważności dokumentów statku powietrznego, jak i jego załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.
4. Jeżeli w wyniku jakiegokolwiek takiej inspekcji rampowej lub serii inspekcji rampowych powstaną:
 - a) poważne zastrzeżenia, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją; lub
 - b) poważne zastrzeżenia odnośnie braku skutecznego utrzymywania i stosowania standardów bezpieczeństwa, ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją,

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

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

6. Jakikolwiek działanie podjęte przez jedną Umawiającą się Stronę w stosunku do wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z ustępem 2 i 5 niniejszego artykułu, powinno zostać zakończone z chwilą, gdy przestała istnieć przyczyna dla prowadzenia takiego działania.
7. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym kontrolę regulacyjną sprawuje i utrzymuje inne państwo członkowskie UE, prawa Królestwa Arabii Saudyjskiej zgodnie z niniejszym artykułem mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez to inne państwo członkowskie UE oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.

ARTYKUŁ 15

OCHRONA LOTNICTWA

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązanie dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, stanowi integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzonej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzoną w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku, Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, sporządzonej w Montrealu dnia 1 marca 1991 roku oraz jakiegokolwiek innej umowy wielostronnej w sprawie ochrony lotnictwa cywilnego, do której obie Umawiające się Strony przystąpiły.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
3. We wzajemnych stosunkach, Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z postanowieniami dotyczącymi ochrony lotnictwa, ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie postanowienia dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce prowadzenia działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium lub, w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, użytkownicy statków powietrznych, którzy są ustanowieni na jej terytorium zgodnie z Traktatami UE i posiadają ważne koncesje zgodnie z prawem Unii Europejskiej, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi postanowieniami o ochronie lotnictwa.
4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej użytkowników statków powietrznych przy wlocie, wylocie lub pobycie w granicach terytorium drugiej Umawiającej się Strony, można było żądać przestrzegania postanowień dotyczących ochrony lotnictwa zgodnie z obowiązującym prawem w danym Państwie, w tym, w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z prawem Unii Europejskiej. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na swoim terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załogi, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wpuszczania na pokład i załadowywania.
5. Każda Umawiająca się Strona będzie przychylnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.
6. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich

pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urzędzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby jego zaistnienia.

7. Jeżeli Umawiająca się Strona ma uzasadnione podstawy, aby sądzić, że druga Umawiająca się Strona nie stosuje postanowień dotyczących ochrony lotnictwa określonych w niniejszym artykule, władze lotnicze tej Umawiającej się Strony mogą zażądać natychmiastowych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania takiego żądania stanowić będzie podstawę do zastosowania artykułu 4 (Odmowa wydania, cofnięcie, ograniczenie lub zawieszenie zezwolenia eksploatacyjnego) niniejszej Umowy. W nagłej sytuacji, każda Umawiająca się Strona może podjąć tymczasowe działanie przed upływem tego terminu. Jakikolwiek działanie podjęte zgodnie z niniejszym ustępem, powinno zostać zakończone z chwilą, gdy druga Umawiająca się Strona stosuje postanowienia dotyczące ochrony lotnictwa określone w niniejszym artykule.

ARTYKUŁ 16

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do utworzenia swoich biur, oddziałów i/lub przedstawicielstw na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami Państwa tej drugiej Umawiającej się Strony.
2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami Państwa tej drugiej Umawiającej się Strony, własnego personelu niezbędnego do wykonywania i promocji przewozów lotniczych.
3. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ustawami i przepisami Państwa drugiej Umawiającej się Strony, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo prowadzić sprzedaż lotniczych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem swoich agentów lub przez internet. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedawać własne lotnicze dokumenty przewozowe za walutę drugiej

Umawiającej się Strony lub w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

ARTYKUŁ 17

TARYFY

1. Każda Umawiająca się Strona zezwoli każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na swobodne ustalanie taryf za transport lotniczy w oparciu o zasady uczciwej konkurencji.
2. Każda Umawiająca się Strona może wymagać notyfikacji lub przedłożenia jakiegokolwiek taryfy pobieranej przez swoje wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze.

ARTYKUŁ 18

KONSULTACJE I ZMIANY

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie poprosić o przeprowadzenie konsultacji dotyczących realizacji, interpretacji lub stosowania postanowień niniejszej Umowy.
2. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uzna za pożądane dokonanie zmiany jakiegokolwiek z postanowień niniejszej Umowy, może zażądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną. Konsultacje takie, które mogą odbywać się w drodze rozmów lub korespondencyjnie między władzami lotniczymi Umawiających się Stron, rozpoczną się w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania takiej prośby przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej. Wszelkie zmiany w ten sposób uzgodnione wejdą w życie zgodnie z artykułem 24 (Wejście w życie) niniejszej Umowy.
3. Jakakolwiek zmiana Załącznika do niniejszej Umowy zostanie uzgodniona między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron i zostanie potwierdzona w drodze wymiany not dyplomatycznych. Zmiany takie wejdą w życie w dniu uzgodnionym przez Umawiające się Strony.

ARTYKUŁ 19

OBSŁUGA NAZIEMNA

Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów Państwa każdej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, prawa Unii Europejskiej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało na terytorium drugiej Umawiającej się Strony

prawo do wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej (w niniejszym artykule zwanej „własną obsługą naziemną”) lub, według swojego uznania, prawo do wyboru usługodawcy spośród konkurujących usługodawców, zapewniających usługi obsługi naziemnej, w całości lub części. Jeżeli takie ustawy i przepisy ograniczają lub wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie traktowane w sposób niedyskryminujący w zakresie dostępu do własnej obsługi naziemnej i usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub usługodawców.

ARTYKUŁ 20

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony przede wszystkim będą dążyły do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.
2. Jeżeli władze lotnicze nie osiągną porozumienia, Umawiające się Strony mogą uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia wzajemnie uzgodnionej osobie lub organowi albo którakolwiek Umawiająca się Strona może przedstawić spór do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona a trzeciego wyznaczą dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni pod warunkiem, że ten trzeci arbiter nie będzie obywatelem Państwa którejkolwiek Umawiającej się Strony. Każda z Umawiających się Stron wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, a trzeci arbiter zostanie wyznaczony w okresie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w określonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w określonym terminie, Przewodniczący Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego może, na prośbę którejkolwiek Umawiającej się Strony, wyznaczyć arbitra lub arbitrów, w zależności od sytuacji. Jeżeli Przewodniczący jest tej samej narodowości co jedna z Umawiających się Stron lub z innego powodu nie może sprawować tej funkcji, najwyższy rangą zastępca, który nie zostanie wyłączony na tej podstawie, dokona koniecznego wyznaczenia. Trzeci arbiter będzie obywatelem państwa trzeciego, posiadającego stosunki dyplomatyczne

- z obu Umawiającymi się Stronami i będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału.
3. Trybunał arbitrażowy określi własną procedurę.
 4. Decyzja trybunału arbitrażowego będzie wiążąca dla Umawiających się Stron.
 5. Każda Umawiająca się Strona będzie ponosić koszty arbitra, którego wyznaczyła. Pozostałe koszty trybunału arbitrażowego będą podzielone równo między Umawiającymi się Stronami.
 6. Jeśli, i jak długo którakolwiek Umawiająca się Strona nie zastosuje się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, zawiesić lub cofnąć jakiekolwiek prawa lub przywileje, które przyznała na mocy niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie niestosującej się do decyzji lub wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu niestosującemu się do decyzji.

ARTYKUŁ 21

UMOWY WIELOSTRONNE

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

ARTYKUŁ 22

REJESTRACJA W ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

Umowa niniejsza i jakiekolwiek zmiany do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 23

WYPOWIEDZENIE

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

wzajemnego porozumienia Umawiających się Stron przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania noty wypowiedzającej przez drugą Umawiającą się Stronę, notyfikacja będzie uznana za otrzymaną po upływie czternastu (14) dni od otrzymania noty przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

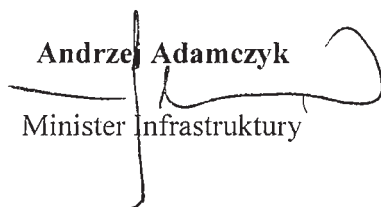
ARTYKUŁ 24 **WEJŚCIE W ŻYCIE**

Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu otrzymania ostatniej z not dyplomatycznych wystosowanych przez jedną Umawiającą się Stronę do drugiej Umawiającej się Strony potwierdzającej, że spełniła procedury prawne wymagane zgodnie z krajowymi ustawami i przepisami dla wejścia w życie niniejszej Umowy.

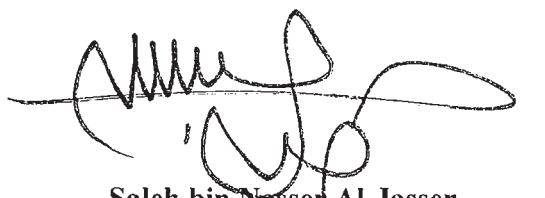
NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni przez swoje odpowiednie Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Warszawie dnia 28/8/2023 roku, co odpowiada 12/2/1445 roku muzułmańskiego w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, arabskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności przy interpretacji, tekst angielski będzie uważany za rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej


Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Z upoważnienia Rządu
Królestwa Arabii Saudyjskiej


Saleh bin Nasser Al-Jasser
Minister Transportu i Usług Logistycznych
Prezes Zarządu
Głównego Urzędu Lotnictwa Cywilnego

ZAŁĄCZNIK

Dział 1. Wykaz tras

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej będą uprawnione do wykonywania regularnych międzynarodowych przewozów lotniczych na trasach wskazanych poniżej, w obu kierunkach:

Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty pośrednie	Punkty w Królestwie Arabii Saudyjskiej	Punkty położone dalej
jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Królestwa Arabii Saudyjskiej będą uprawnione do wykonywania regularnych międzynarodowych przewozów lotniczych na trasach wskazanych poniżej, w obu kierunkach:

Punkty w Królestwie Arabii Saudyjskiej	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty

Uwagi:

1. Punkty pośrednie i punkty położone dalej na jakiejkolwiek z określonych tras mogą, według uznania wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, być omijane na dowolnym lub wszystkich lotach, pod warunkiem, że linia rozpoczyna się lub kończy na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze.
2. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może obsługiwać punkty pośrednie i punkty położone dalej określone w Załączniku do niniejszej Umowy pod warunkiem, że nie będą wykonywane prawa piątej wolności między tymi punktami a terytorium drugiej Umawiającej się Strony, chyba że zostanie zawarta umowa w tym zakresie między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron.

Dział 2. Porozumienia o współpracy handlowej

1. Przy eksploatacji lub oferowaniu przewozów na określonych trasach, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony może zawierać porozumienia handlowe takie jak dzielenie pojemności statku powietrznego lub porozumienia o dzieleniu oznakowania linii z:
 - a. przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi tej samej Umawiającej się Strony;
 - b. przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony; oraz
 - c. przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi z państwa trzeciego,
pod warunkiem, że wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze w ramach takich porozumień:
 - i. posiadają odpowiednie upoważnienie do eksploatacji danych tras i ich odcinków;
 - ii. spełniają warunki normalnie stosowane do tego typu porozumień; oraz
 - iii. w przypadku sprzedaży jakichkolwiek biletów, poinformują dokładnie kupującego w punkcie sprzedaży, które przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze faktycznie eksploatują każdy odcinek linii i z którym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi kupujący zawiera umowę.
2. Porozumienia, o których mowa w ustępie 1 literach b) i c) niniejszego Działu podlegają zatwierdzeniu drugiej Umawiającej się Strony.
3. Zdolność przewozowa oferowana przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze działające jako przedsiębiorstwo umowne w przewozach wykonywanych przez inne przedsiębiorstwa lotnicze nie będzie liczona na niekorzyść zdolności przewozowej przyznanej Umawiającej się Stronie wyznaczającej to przedsiębiorstwo.

Dział 3. Wynajem statków powietrznych

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą, przy eksploatacji lub oferowaniu międzynarodowych przewozów lotniczych zgodnie

z niniejszą Umową, używać statków powietrznych (lub statków powietrznych z załogą) wynajętych od innego przedsiębiorstwa, w tym innych przedsiębiorstw lotniczych pod warunkiem, że wszyscy uczestnicy takich porozumień posiadają odpowiednie upoważnienie i spełniają wymagania stosowane do takich porozumień. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie wymagała od przedsiębiorstwa lotniczego którejkolwiek strony, zapewniającego statek powietrzny, posiadania praw przewozowych zgodnie z niniejszą Umową na trasach, na których statek powietrzny będzie eksploatowany.

Dział 4. Zmiana statku powietrznego

Na jakimkolwiek odcinku lub odcinkach tras, o których mowa w Dziale 1 niniejszego Załącznika, przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę są uprawnione do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego bez ograniczeń w zakresie zmiany, w jakimkolwiek punkcie lub punktach na trasie, typu, pojemności lub liczby eksploatowanych statków powietrznych pod warunkiem, że przewóz jest zaplanowany jako lot bezpośredni.

Dział 5. Transport intermodalny

Wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym oraz pośrednim przewoźnikom ładunków Umawiających się Stron bez ograniczeń zezwala się na użycie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym jakiegokolwiek transportu naziemnego dla przewozu ładunków do lub z jakichkolwiek punktów na lub poza terytoriami Umawiających się Stron włączając, gdy ma to zastosowanie wynikające z odpowiednich ustaw i przepisów, prawo do przewozu ładunków niezwolnionych z cła. Odprawa celna i urządzenia w porcie lotniczym będą dostępne dla takich ładunków, niezależnie od tego, czy przewożone są transportem lotniczym czy też transportem naziemnym. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze mogą same wykonywać przewóz naziemny albo zapewnić taki przewóz w drodze porozumień z innymi przewoźnikami naziemnymi, włączając przewóz naziemny wykonywany przez inne przedsiębiorstwa lotnicze i pośrednich przewoźników ładunków lotniczych. Takie intermodalne przewozy ładunków mogą być oferowane przy zastosowaniu jednej ceny obejmującej łącznie przewóz lotniczy i naziemny pod warunkiem, że spedytorzy zostaną poinformowani co do okoliczności takiego przewozu.

اتفاقية الخدمات الجوية

بين

حكومة جمهورية بولندا

و

حكومة المملكة العربية السعودية

مقدمة:

إن حكومة جمهورية بولندا وحكومة المملكة العربية السعودية (المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين)،

بوصفهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني الموقعة في شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر 1944م،

ورغبة منهما في إبرام اتفاقية في مجال خدمات النقل الجوي وذلك لغرض تأسيس خدمات جوية بين الجوار الإقليمي وفيما وراءه؛

ورغبة منهما في ضمان تحقيق أعلى درجات السلامة والأمن في مجال خدمات النقل الجوي الدولي، وتأكيداً لاهتمامهما الكبير بما يحدث من تهديدات تستهدف أمن الطائرات وتعرض سلامة الركاب والممتلكات للخطر، وتؤثر سلباً على خدمات النقل الجوي، وتقوض ثقة العامة حول سلامة الطيران المدني.

قد اتفقتا على ما يأتي:

المادة الأولى تعريفات

1- لأغراض هذه الاتفاقية، يُقصد بالمصطلحات الآتية المعاني المدونة أمام كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك:

أ. المعاهدة: تعني معاهدة شيكاغو للطيران المدني الدولي الموقعة في مدينة شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر (1944م)، وأي ملحق لها أو تعديل عليها أو على ملاحقها، وفقاً للمادتين (90) و (94) منها، وافق عليها كلا الطرفين المتعاقدين.

ب. سلطات الطيران: تعني بالنسبة إلى حكومة جمهورية بولندا، رئيس سلطة الطيران المدني وتعني بالنسبة إلى حكومة المملكة العربية السعودية، الهيئة

العامّة للطيران المدني، أو في كلتا الحالتين أي شخص آخر أو هيئة مفوضة بممارسة وظائف تؤدي حالياً بواسطة سلطات الطيران المذكورة.

ج. الخطوط الجوية المعينة: تعني شركة الخطوط الجوية المعينة والمرخص لها بموجب المادة (الثالثة - تعيين الخطوط الجوية وترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.

د. تعريفية: تعني الأسعار التي تُدفع مقابل نقل الركاب، والشحن، والأمتعة، والشروط التي تُطبق على هذه الأسعار بما في ذلك الأسعار التي تستوفىها الخطوط الجوية أو وكلائها وشروطها وأي خدمة إضافية أخرى عدا التعويضات الخاصة بنقل البريد.

هـ. الإقليم: يعني إقليم دولة أي من الطرفين المتعاقدين والمعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة.

و. (خدمات جوية) و(خدمات جوية دولية) و(خطوط جوية) و(التوقف لغير أغراض حركة النقل) لها المعاني نفسها المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

ز. الاتفاقية: تعني هذه الاتفاقية وملحقها وأي تعديل عليهما.

ح. جدول الطرق: يعني جدول الطرق لتشغيل الخدمات الجوية الدولية الملحق بهذه الاتفاقية.

ط. السعة: تعني بالنسبة إلى "الطائرة"، الحمولة المتاحة للطائرة على الطرق المحددة في جدول الطرق أو جزء منها. وتعني بالنسبة إلى الخدمات المتفق عليها، سعة الطائرة التي تُشغل هذه الخدمات، مضروباً في عدد الرحلات المشغلة بتلك الطائرات خلال فترة زمنية محددة وعلى خط جوي معين أو جزء منه.

ي. رسوم المستخدم: تعني الرسوم التي تستوفىها السلطات المختصة أو تسمح بها تلك السلطات من الخطوط الجوية مقابل تقديم التسهيلات للطائرة والملاحين والركاب في المطار والمرافق الملاحية، بما في ذلك تسهيلات الطيران أو الخدمات والمرافق ذات العلاقة بالطائرة وطاقمها والركاب والشحن.

ك. شهادة المشغل الجوي: تعني الشهادة الممنوحة لخطوط جوية لإثبات أن تلك الخطوط قادرة على تشغيل الطائرات وتقديم خدمات الطيران المحددة في الشهادة.

ل. الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي: تعني أي دولة تكون طرفاً في معاهدات الاتحاد الأوروبي.

م. معاهدات الاتحاد الأوروبي: تعني معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة عمل الاتحاد الأوروبي.

2- يعد ملحق هذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية وتنطبق أي إشارة إلى الاتفاقية على الملحق ما لم يتم تحديد غير ذلك بشكل صريح.

المادة الثانية الحقوق الممنوحة

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتقديم الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية وتشغيلها، ويشار إلى هذه الخدمات والطرق فيما بعد بـ (الخدمات المتفق عليها) و(الطرق المحددة) على التوالي.

2- تتمتع الخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد - عند تشغيلها الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة - بالحقوق الآتية:

أ- الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ب- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير النقل.

ج- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة في جدول الطرق لإنزال وتحميل الركاب والشحن والأمتعة والبريد بشكل منفصل أو مجتمع.

3- تتمتع الخطوط الجوية لكل طرف متعاقد، غير تلك المعينة بموجب المادة (الثالثة) - تعيين الخطوط الجوية وترخيص التشغيل)، بالحقوق المحددة في الفقرتين (أ/2) و (ب/2) من هذه المادة

4- ليس في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة ما يخول الخطوط الجوية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين حق امتياز تحميل الركاب أو الشحن أو الأمتعة أو البريد من

إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد من أجل التعويض المادي أو مقابل أجر.

5- في حال عدم قدرة الخطوط الجوية المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين على التشغيل على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات سياسية أو ظروف خاصة وغير اعتيادية، فعلى الطرف المتعاقد الآخر بذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل الخدمات المتفق عليها وذلك عن طريق إعادة ترتيب تلك الطرق بشكل مؤقت.

المادة الثالثة

تعيين الخطوط الجوية وترخيص التشغيل

- 1- يحق لكل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يعين - كتابة وعبر القنوات الدبلوماسية - للطرف المتعاقد الآخر خطوط جوية واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، ويحق لكل طرف متعاقد أن يسحب أو يغير هذا التعيين.
- 2- عند تسلم التعيين، وبطلب من الخطوط الجوية المعينة - بحسب ما هو منصوص عليه لإصدار تراخيص التشغيل والتصاريح الفنية - يمنح كل طرف متعاقد تصاريح التشغيل اللازمة بأقل قدر من الإجراءات التي تسبب التأخير بالشروط الآتية:

أ- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها جمهورية بولندا:

(1) أن يكون تأسيسها في إقليم جمهورية بولندا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي، وأن تحمل رخصة تشغيل سارية المفعول بموجب قوانين الاتحاد الأوروبي.

(2) أن تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة عليها خاضعة ومستمرة للدولة المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، وأن تُحدد سلطة الطيران تلك بشكل واضح عند التعيين.

3) أن تكون مملوكة مباشرة أو من خلال أغلبية الملاك، وتكون خاضعة للسلطات المختصة في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو الدول الأعضاء في منظمة التجارة الحرة الأوروبية و/أو مواطني تلك الدول.

ب- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها المملكة العربية السعودية:

1) أن تحمل رخصة تشغيل صالحة وشهادة المشغل الجوي سارية المفعول وصادرة بموجب القوانين المعمول بها في المملكة العربية السعودية وأن تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة على الخطوط الجوية خاضعة ومستمرة للمملكة العربية السعودية.

2) أن يكون مقر العمل الرئيس لها في إقليم المملكة العربية السعودية.

ج- أن تكون الخطوط الجوية المعنية مستوفية للشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادةً على تشغيل الخدمات الجوية الدولية بواسطة الطرف المتعاقد المستلم لطلب التعيين.

د- أن يلتزم الطرف المتعاقد المُعين للخطوط الجوية بالمعايير الواردة في المادة (الرابعة عشرة - السلامة الجوية) والمادة (الخامسة عشرة - أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

3- بمجرد تعيين الخطوط الجوية واستلامها للترخيص، فيجوز لها البدء في تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت، بشرط أن تلتزم الخطوط الجوية بالأحكام المطبقة في هذه الاتفاقية، والمتطلبات الوطنية المتعلقة بتصاريح التشغيل إن وُجدت.

المادة الرابعة

رفض تصريح التشغيل أو سحبه أو تقييده أو تعليقه

1- يحق لسلطتي الطيران للطرفين المتعاقدين رفض منح ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية للخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر، أو سحبها أو تعليقها أو تقييدها أو فرض ما تراه ضرورياً من الشروط بشكل مؤقت أو دائم على ممارسة تلك الحقوق؛ في الحالات الآتية:

أ- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها جمهورية بولندا:

(1) ألا يكون تأسيسها في إقليم جمهورية بولندا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي، أو ألا تحمل رخصة تشغيل سارية المفعول بموجب قوانين الاتحاد الأوروبي.

(2) ألا تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة عليها خاضعة ومستمرة للدولة المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، أو ألا تُحدد سلطة الطيران تلك بشكل واضح عند التعيين.

(3) ألا تكون مملوكة مباشرة أو من خلال أغلبية الملاك، أو غير خاضعة للسلطات المختصة في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو الدول الأعضاء في منظمة التجارة الحرة الأوروبية و/أو مواطني تلك الدول.

ب- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها المملكة العربية السعودية:

(1) ألا تحمل رخصة تشغيل صالحة أو شهادة المشغل الجوي سارية المفعول وصادرة بموجب القوانين المعمول بها في المملكة العربية السعودية أو ألا تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة عليها خاضعة ومستمرة للمملكة العربية السعودية.

(2) ألا يكون مقر العمل الرئيس لها في إقليم المملكة العربية السعودية.

ج- إذا لم تلتزم الخطوط الجوية باستيفاء الشروط الأخرى المحددة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادةً على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي بواسطة الطرف المتعاقد المستلم لطلب التعيين، وفقاً لأحكام المعاهدة.

د- إذا فشلت الخطوط الجوية في تشغيل الخدمات المتفق عليها بموجب الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

هـ- إذا لم يلتزم الطرف المتعاقد المُعين للخطوط الجوية بالأحكام الواردة في المادة (الرابعة عشرة - السلامة الجوية) والمادة (الخامسة عشرة - أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

2- فيما عدا الحالات الضرورية التي تحتم اتخاذ إجراء عاجل للحيلولة دون المزيد من الانتهاكات لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، فإن ممارسة الحقوق الواردة في

هذه المادة يجب أن تتم بالتشاور مع سلطة طيران الطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة (الثامنة عشرة - التشاور والتعديل) من هذه الاتفاقية.

المادة الخامسة رسوم المستخدم

تكون الرسوم المطبقة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين على تشغيل الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر، لاستخدام المطارات العامة والخدمات الملاحية وتسهيلات الطيران الأخرى، في إقليم الطرف المتعاقد الأول عادلة ومعقولة، ويتم تحصيلها بموجب الشروط الموحدة والمطبقة دون تمييز على أساس جنسية تلك الطائرات.

المادة السادسة الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم المشابهة

1- يُعفي كل طرف متعاقد طائرات الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر التي تعمل على الخدمات الجوية الدولية، والمعدات العادية وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) والمخزون المحمول على متن الطائرة؛ من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الضرائب والرسوم المشابهة بأقصى حد ممكن بموجب التشريعات المعمول بها، وذلك عند وصولها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر. بشرط أن تبقى هذه المعدات والإمدادات وقطع الغيار والمخزون داخل الطائرة حتى إعادة تصديرها.

2- تُطبق أيضاً الإعفاءات من تلك الرسوم والضرائب، بقدر الإمكان ووفقاً للقوانين المطبقة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، على المواد الآتية؛ باستثناء الرسوم التي تحصل مقابل الخدمات المقدمة:

أ- مخزون الطائرة الذي يتم إدخاله في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، داخل حرم المطار في حدود الكميات التي تعينها سلطات ذلك الطرف المتعاقد، للاستخدام على متن الطائرة المغادرة والمرتبطة بالخدمات الجوية الدولية بواسطة الخطوط المعينة للطرف المتعاقد الآخر.

ب- قطع الغيار (بما في ذلك المحركات) والمعدات العادية التي يتم إدخالها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية بوساطة الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر.

ج- الوقود والزيوت المستخدمة (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) لإمداد الطائرات العاملة في خدمات دولية بوساطة الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر، وإن كانت هذه المواد ستستخدم في أي جزء من الرحلة التي تكون فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي حُمّلت منه هذه المواد على متن الطائرة.

د- المواد الإعلانية التي ليس لها قيمة تجارية وتستخدمها الخطوط المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

3- يجب وضع المواد المشار إليها في الفقرة (1) و(2) من هذه المادة تحت رقابة سلطات الجمارك، متى اقتضت القوانين والأنظمة الوطنية لأي من الطرفين المتعاقدين ذلك.

4- لا يجوز إنزال الأجهزة الاعتيادية المحمولة جواً وكذلك المواد والإمدادات التي عادةً ما يتم إبقاؤها داخل طائرة الخطوط الجوية المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة سلطات الجمارك لذلك الطرف المتعاقد. وفي هذه الحالة، يجوز وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التخلص منها وفق أنظمة الجمارك المطبقة.

المادة السابعة

الضوابط التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- 1- يحق للخطوط الجوية المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين الحصول على فرصة عادلة ومتكافئة للمنافسة في تقديم الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.
- 2- يحق للخطوط الجوية المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين تشغيل الخدمات الجوية على الطرق المحددة بأقصى معدل مُتفق عليها بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

- 3- يسمح الطرفان المتعاقدان لكل خطوط جوية معينة باختيار عدد الرحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية المقدمة، وفقاً للاعتبارات التجارية في السوق. وذلك في إطار حقوق السعة المتفق عليها بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة.
- 4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ قرار أحادي لتحديد حجم الحركة أو عدد الرحلات أو مدى انتظامها أو نوع الطائرة أو الأنواع التي تشغلها الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما قد تقتضيه أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب شروط موحدة متسقة مع ما نصت عليه المعاهدة.
- 5- لا يسمح أي من الطرفين المتعاقدين للخطوط الجوية المعينة له - سواء كان بالتعاون مع أي خطوط جوية أخرى أو كانت منفردة - بسوء استعمال القوة السوقية بطريقة قد تؤثر أو يُقصد بها التأثير سلباً على جهة منافسة أو استبعادها من طريق جوي.

المادة الثامنة

اعتماد جداول الرحلات

- 1- يجب على الخطوط الجوية المعينة لكل من الطرفين المتعاقدين تسليم جداول رحلات الخدمات التي ينوي تشغيلها، وتحديد النقاط المستخدمة والمعدل ومواعيد التشغيل ونوع الطائرة وعدد مقاعدها أو السعة المقدمة للجمهور، لسلطة الطيران للطرف الآخر للموافقة عليها وذلك قبل (30) ثلاثين يوماً مسبقاً. وفي الحالات الخاصة، يجوز تقليل المدة المحددة أعلاه بعد موافقة السلطتين المذكورتين.
- 2- يجب أن تُسلم أي تعديلات لاحقة على جداول رحلات الخطوط الجوية المعينة إلى سلطة طيران الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها.

المادة التاسعة

الإحصاءات

تزود سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر - بناء على طلبها - بالمعلومات والإحصاءات المطلوبة عادةً

بغرض مراجعة تشغيل الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك البيانات التي تشمل تفاصيل عن أصل الحركة واتجاهها.

المادة العاشرة **القوانين والأنظمة المطبقة والإجراءات**

1- تطبق قوانين وأنظمة وإجراءات دولة أي من الطرفين المتعاقدين فيما يخص الدخول في إقليمه أو البقاء فيه أو مغادرته على الطائرات المرتبطة في تقديم خدمات جوية دولية أو على تشغيل وملاحة تلك الطائرات، ويجب على الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر الالتزام بها عند دخول أجواء الإقليم المذكور وأثناء بقائها فيه ومغادرتها إياه.

2- تطبق قوانين وأنظمة وإجراءات دولة أي من الطرفين المتعاقدين الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي على الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر، وعلى أو بالإنبابة عن أطقم الملاحين والركاب والشحن والبريد عند دخول أجواء الإقليم المذكور وأثناء بقائها فيه ومغادرتها إياه.

المادة الحادية عشرة

العبور المباشر

لا يخضع الركاب العابرون والمواصلون لنقاط أخرى (الترانزيت) والأمتعة والشحن والبريد عبر إقليم أي الطرفين المتعاقدين، والواقعون في حرم المطار ولم يغادروا المنطقة المخصصة لذلك، لأي فحص إلا لأسباب تتعلق بأمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو لمنع الدخول الغير شرعي أو في الحالات الخاصة. وتعفى الأمتعة والشحن خلال فترة التوقف من الرسوم جمركية والضرائب والرسوم المشابهة.

المادة الثانية عشرة

تحويل الدخل (العوائد)

يمنح كل طرف متعاقد الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر الحق في التحويل إلى بلدها فائض الإيرادات على النفقات التي اكتسبتها تلك الخطوط الجوية في

إقليمه نتيجة لنقل الركاب والأمتعة والبريد والشحن ضمن الخدمات المتفق عليها. يتم التحويل على الفور وفقاً لسعر الصرف في السوق المطبق على المعاملات الجارية، وبموجب أنظمة الصرف الأجنبي المعمول بها لدى كل طرف متعاقد. ولا يقتطع أي رسم على هذه التحويلات عدا الرسوم البنكية العادية للقيام بهذه التحويلات.

المادة الثالثة عشرة الاعتراف بالشهادات والتراخيص

- 1- شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية، والتراخيص الصادرة أو التي تعد صالحة بموجب قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين وما تزال سارية المفعول، ويتضمن ذلك بالنسبة إلى جمهورية بولندا؛ قوانين وأنظمة الاتحاد الأوروبي، سوف تعد صالحة وسارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الآخر لأجل تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون هذه الشهادات أو التراخيص قد صدرت ولا تزال صالحة بموجب المعايير المحددة في المعاهدة.
- 2- ومع ذلك يحتفظ كل طرف من الطرفين المتعاقدين بالحق، فيما يختص بالطيران فوق إقليمه، بأن يرفض الاعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه من الطرف المتعاقد الآخر.

المادة الرابعة عشرة السلامة الجوية

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت حول معايير السلامة الجوية وقواعدها المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، والمتعلقة بالتسهيلات الملاحية والملاحين والطائرات وتشغيل الطائرات، على أن تجرى المشاورات خلال (30) ثلاثين يوماً من تاريخ تسلم طلب إجرائها.
- 2- وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين نتيجة هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا تتوافر لديه معايير ومتطلبات فعالة للسلامة متمشية مع الحد الأدنى للمعايير المحددة في المعاهدة، فيتم إشعار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشفه من أوجه القصور، وبالإجراءات التي تعد ضرورية للالتزام بتلك المعايير، على أن يتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية المناسبة. وفي حالة إخفاق

ذلك الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة في غضون (15) خمسة عشر يوماً أو مدة أطول يُتفق عليها، فيستوجب ذلك تطبيق المادة (الرابعة - رفض تصريح التشغيل أو سحبه أو تقييده أو تعليقه) من هذه الاتفاقية.

3- عملاً بالمادة (16) من المعاهدة، يوافق الطرفان المتعاقدان على أن أي طائرة تشغلها الخطوط الجوية المعينة التابعة لأي منهما أو تُشغل بالإنابة عنها لأداء خدمات من إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو إليه، قد تخضع أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للفحص (ويطلق عليها في هذه المادة عبارة "الفحص الفني بالساحة") بوساطة المندوب المفوض من قبل سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر على ألا يسبب ذلك تأخيراً غير مسوغ في تشغيل تلك الطائرة. مع مراعاة الالتزامات الواردة في المادة (33) من المعاهدة، فإن الهدف من هذا التفنيش هو التأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق ملاحيتها ومن حالة الطائرة الظاهرة ومعداتنا.

4- إذا نتج عن الفحص الفني بالساحة أو سلسلة الفحوصات الفنية بالساحة ما يلي:
أ) مخاوف من عدم تمشي الطائرة أو عمليات تشغيل الطائرة مع الحد الأدنى من المعايير الموصي بها بموجب المعاهدة.
ب) مخاوف من انعدام الصيانة الفعالة والتطبيق الفعلي لمتطلبات معايير السلامة المحددة بموجب المعاهدة.

فيحق للطرف المتعاقد الذي يقوم بالفحص بموجب المادة (33) من المعاهدة الاستنتاج أن تلك المتطلبات التي صدرت بموجبها الشهادة أو التراخيص الخاصة بالطائرة أو بملاحيتها أو عُدت صالحة، أو المتطلبات التي شُغلت الطائرة بموجبها ليست بالمستوى المماثل أو أعلى عن الحد الأدنى للمعايير المعمول بها بموجب المعاهدة.

5- عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة العمليات الجوية للطيران - نتيجة للفحص الفني بالساحة، أو سلسلة الفحوصات الفنية بالساحة، أو رفض الدخول لإجراء الفحص الفني بالساحة، أو التشاور أو غير ذلك - فيحق لكل طرف متعاقد تعليق أو تعديل ترخيص تشغيل الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر فوراً.

- 6- يجب التوقف عن اتخاذ أي إجراء من جانب أحد الطرفين المتعاقدين فيما يخص الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر عملاً بالفقرتين (2) أو (5) من هذه المادة في حال زوال الأسباب التي دعت إلى اتخاذ مثل ذلك الإجراء.
- 7- عندما تقوم جمهورية بولندا بتعيين خطوط جوية سيطرتها التنظيمية خاضعة لإحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، فيجب تطبيق حقوق المملكة العربية السعودية - وفقاً لهذه المادة - على حد سواء فيما يتعلق باتباع معايير السلامة وممارستها والالتزام بها من قبل تلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي، وكذلك فيما يتعلق بترخيص التشغيل لتلك الخطوط.

المادة الخامسة عشرة أمن الطيران

- 1- طبقاً لحقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما تجاه بعضهما بحماية أمن الطيران المدني من كل أشكال التدخل غير المشروع، ويعد هذا الالتزام جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. ويلتزم الطرفان المتعاقدان - بشكل خاص - وذلك دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي؛ بالعمل وفقاً لشروط المعاهدة الخاصة بالجرائم والأعمال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في (طوكيو) في 14/سبتمبر/1963م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في (لاهاي) في 16/ديسمبر/1970م، ومعاهدة قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23/سبتمبر/1971م، وبروتوكول قمع أفعال العنف غير المشروع في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي المكمل لها، الموقع في مونتريال في 24/فبراير/1988م، ومعاهدة وضع العلامات على المتفجرات البلاستيكية لأغراض تتبعها وكشفها المبرمة في مونتريال في 1/مارس/1991م، وكذلك أي معاهدة أو بروتوكول ذو صلة بالطيران المدني ويعد ملزماً للطرفين المتعاقدين.
- 2- يقدم كل من الطرفين المتعاقدين - عند الطلب - لبعضهما المساعدة اللازمة البعض، لمنع الأعمال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات المدنية والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها

- وأطعم ملاحيتها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي شكل من أشكال التهديد الأخرى لأمن الطيران المدني.
- 3- يعمل الطرفان المتعاقدان انطلاقاً من العلاقة المشتركة بينهما، بموجب أحكام أمن الطيران التي حددتها منظمة الطيران المدني الدولي، المبينة في ملاحق المعاهدة، إلى المدى الذي تنطبق معه هذه الأحكام الأمنية عليهما. ويجب على كل طرف متعاقد أن يتأكد من أن مشغلي الطائرات المسجلين لديه، أو المشغلين الذين تقع أعمالهم الأساسية أو إقامتهم الدائمة في إقليمه، ويشمل في حالة جمهورية بولندا، مشغلو الطائرات المسجلون لديها بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي والذين يملكون رخصة مشغل جوي سارية المفعول بموجب قانون الاتحاد الأوروبي، ومشغلي المطارات في إقليمه؛ يعملون وفقاً لشروط وأحكام أمن الطيران.
- 4- يوافق كل طرف متعاقد على أن يطالب مشغلي الطائرات التابعين له بمراعاة قواعد أمن الطيران عند الدخول والمغادرة أو خلال وجود الطائرة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر والتقييد بالأنظمة المطبقة في تلك الدولة، شاملاً بالنسبة لجمهورية بولندا، قوانين الاتحاد الأوروبي. وعلى كل طرف من الطرفين المتعاقدين التأكد من اتخاذ التدابير الفعالة في إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب وأطعم الملاحين والمواد التي يحملها الركاب والأمتعة والشحن ومستودعات الطائرة قبل الصعود إلى الطائرة أو تحميلها وأثناء ذلك.
- 5- على كل طرف متعاقد الاستجابة لكل طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ التدابير الأمنية الخاصة المعقولة لمواجهة أي تهديد.
- 6- عند حدوث واقعة اختطاف طائرة مدنية أو التهديد بذلك، أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرة وركابها وأطعم ملاحيتها، أو المطارات، أو مرافق الملاحة الجوية، يجب على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما عن طريق تسهيل الاتصالات فيما بينهما وغير ذلك من الإجراءات المناسبة واللازمة لإنهاء هذه الواقعة أو هذا التهديد بسرعة وسلامة.
- 7- حينما يتوافر لدى أحد الطرفين المتعاقدين ما يجعله يعتقد أن الطرف المتعاقد الآخر لم يراع أحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة، يجوز

لسلطات الطيران لدى ذلك الطرف المتعاقد طلب التشاور مع سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر على نحو عاجل وفوري. وفي حال عدم التوصل لاتفاق مقبول خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام الطلب؛ يعد ذلك سبباً لتطبيق المادة (الرابعة - رفض تصريح التشغيل أو سحبه أو تقييده أو تعليقه) من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في الحالات الطارئة اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء هذه المدة. ويجب إيقاف جميع الإجراءات التي تم اتخاذها بموجب هذه الفقرة حال التزام الطرف المتعاقد الآخر بأحكام أمن الطيران المذكورة في هذه المادة.

المادة السادسة عشرة الفرص التجارية

- 1- يحق للخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد تأسيس فروع لها أو مكاتب أو ممثلين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك وفقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر.
- 2- يحق للخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد، بموجب قوانين الطرف المتعاقد الآخر وأنظمتها، إحضار الموظفين التابعين لها لتقديم خدمات جوية والتسويق لها، ورعايتهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- 3- يحق للخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد، على أساس المعاملة بالمثل وبموجب قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر، بيع منتجات النقل الجوي داخل إقليم الطرف الآخر إما مباشرة أو من خلال الوكلاء أو عن طريق المواقع الإلكترونية حسب اختيارها. ويحق للخطوط الجوية المعينة بيع منتجات النقل الجوي الخاصة بها بعملة الطرف المتعاقد الآخر أو أي عملة حرة قابلة للتحويل وفقاً لأنظمة الصرف الأجنبي المعمول بها.

المادة السابعة عشرة التعريفات

- 1- يسمح كلا الطرفين المتعاقدين للخطوط الجوية المعينة بتطبيق تعريفات النقل الجوي بحرية على أساس المنافسة العادلة.

2- يجوز لأي طرف من الطرفين المتعاقدين مطالبة الخطوط الجوية التي يعينها بتقديم إشعار أو تسجيل بالتعريف التي يقرر فرضها.

المادة الثامنة عشرة التشاور والتعديل

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، وفي أي وقت، طلب التشاور فيما بينهما لإنفاذ أو تفسير أو تطبيق أحكام هذه الاتفاقية.
- 2- إذا رغب أي طرف متعاقد في تعديل أي من أحكام هذه الاتفاقية، يجوز له طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، على أن يبدأ التشاور، والذي قد يعقد كجلسة مشاورات أو عن طريق تبادل المراسلات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين، خلال سنتين (60) يوماً من تاريخ الطلب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على غير ذلك. وأي تعديل يُتفق عليه يصبح ساري المفعول وفقاً للمادة (الرابعة والعشرون -سريان مفعول الاتفاقية) من هذه الاتفاقية.
- 3- يجوز أن تتم التعديلات المتعلقة بالملحق باتفاق بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وتأكيدته بتبادل المذكرات الدبلوماسية. تدخل تلك التعديلات حيز النفاذ في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين المتعاقدين.

المادة التاسعة عشرة المناولة الأرضية

وفقاً للقوانين والأنظمة السارية لدى كل طرف متعاقد - بما فيها قانون الاتحاد الأوروبي بالنسبة إلى جمهورية بولندا - يحق لجميع الخطوط الجوية المعينة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر القيام بأعمال المناولة الأرضية الخاصة بها ذاتياً (self-handling) أو أن تختار بحسب رغبتها، مقدمي خدمات المناولة الأرضية المتنافسين سواء بشكل كلي أو جزئي. وإذا كانت الأنظمة والقوانين - المشار إليها - تحد من قيام الخطوط الجوية بأعمال المناولة الأرضية ذاتياً أو تمنعها، أو إذا لم توجد منافسة فاعلة بين مقدمي تلك الخدمات، فعلى كل طرف متعاقد أن يعامل الخطوط الجوية المعينة على أساس غير تمييزي فيما يتعلق بالخدمات الأرضية الذاتية أو الحصول عليها من قبل مزود أو مزودي الخدمة الآخرين.

المادة العشرون تسوية النزاعات

- 1- في حالة نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها؛ فعليهما الالتزام بتسويته أولاً عن طريق التفاوض بين سلطتي الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.
- 2- إذا فشلت سلطنا الطيران في الوصول إلى تسوية، يجوز للطرفان المتعاقدان الاتفاق على عرض النزاع على شخص أو هيئة لتقديم قرار. أو يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إحالة الموضوع محل النزاع إلى التحكيم بوساطة هيئة تتكون من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً، ويتم اختيار المحكم الثالث بوساطة المحكمين المختارين شريطة ألا يحمل جنسية أي من الطرفين المتعاقدين. وعند إحالة النزاع إلى هيئة تحكيم، يجب على كل طرف متعاقد أن يختار محكماً عنه خلال مدة أقصاها ستون (60) يوماً من تاريخ تسلم أي منهما إشعاراً عبر القنوات الدبلوماسية من الطرف المتعاقد الآخر بطلب عرض النزاع والفصل فيه عن طريق التحكيم. وعلى المحكمين المختارين أن يتفقا على اختيار المحكم الثالث خلال مدة أخرى أقصاها ستون يوماً (60). فإذا لم يعين أي من الطرفين المتعاقدين محكماً عنه خلال المدة المحددة؛ أو لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المذكورة؛ فيجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي أن يختار محكماً أو محكمين حسب الحاجة. وإذا مُنع رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي عن اختيار ذلك المحكم أو كان يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيوكل أمر الاختيار إلى أقدم نائب لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ممن لم تسقط عنه أهلية القيام بتلك المهمة لهذا السبب. يجب أن يكون المحكم الثالث من دولة تربطها علاقات دبلوماسية بكلا الطرفين المتعاقدين وقت التعيين ويكون رئيساً لهيئة التحكيم.
- 3- تقوم هيئة التحكيم بتحديد الإجراءات التي ستتبعها.
- 4- تعد القرارات الصادرة من هيئة المحكمين ملزمة للطرفين المتعاقدين.

- 5- على كل طرف متعاقد تحمل نفقات المحكم الذي يمثله كلٌّ على حده. ويتحمل الطرفان المتعاقدان تكاليف التحكيم المتبقية بالتساوي.
- 6- إذا لم يلتزم أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد الحقوق أو الامتيازات التي مُنحت بمقتضى هذه الاتفاقية لذلك الطرف المتعاقد أو الخطوط الجوية المعنية، أو تعليقها أو سحبها أو منعها.

المادة الحادية والعشرون الاتفاقيات متعددة الأطراف

تُعدل هذه الاتفاقية لتنماشى مع أي معاهدة أو اتفاقية دولية تختص بالنقل الجوي ملزمة للطرفين المتعاقدين.

المادة الثانية والعشرون التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديل يطراً عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة الثالثة والعشرون إنهاء الاتفاقية

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إنهاء هذه الاتفاقية في أي وقت بموجب إشعار مكتوب. ويجب أن يتم إيصال الإشعار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

2- وفي هذه الحالة تنتهي هذه الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإشعار، ما لم يسحب الإشعار - باتفاق مشترك - قبل انتهاء هذه المدة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الإشعار، فإنه يعد متسلماً بعد (14) أربعة عشر يوماً من تسلم منظمة الطيران المدني الدولي له.

المادة الرابعة والعشرون سريان مفعول الاتفاقية

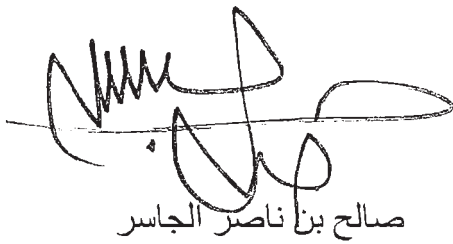
تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ من تاريخ استلام آخر إشعار عبر القنوات الدبلوماسية من أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر بأنه قد استكمل الإجراءات اللازمة طبقاً لقوانينه وأنظمتها المعمول بها في هذا الشأن.

وبناء عليه قام الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حررت في مدينة وارسو بتاريخ 2023/8/28م، الموافق 1445/2/12هـ، من نسختين أصليتين باللغات: البولندية والعربية والإنجليزية، وجميع النصوص متساوية في الحجية، وعند الاختلاف في التفسير يرجح النص الإنجليزي.

عن

حكومة المملكة العربية السعودية

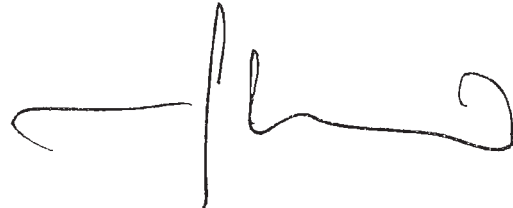


صالح بن ناصر الجاسر

وزير النقل والخدمات اللوجستية
رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران
المدني

عن

حكومة جمهورية بولندا



أندجي أدامتشيك

وزير البنية التحتية

الملحق

القسم الأول: جدول الطرق

يحق للخطوط الجوية المعيّنة من قبل جمهورية بولندا تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق الجوية المحددة أدناه:

نقاط ما وراء	نقاط في المملكة العربية السعودية	نقاط متوسطة	نقاط في جمهورية بولندا
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

يحق للخطوط الجوية المعيّنة من قبل المملكة العربية السعودية تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق الجوية المحددة أدناه:

نقاط ما وراء	نقاط في جمهورية بولندا	نقاط متوسطة	نقاط في المملكة العربية السعودية
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

ملاحظات:

1- يجوز وبحسب اختيار الخطوط الجوية المعيّنة أن تحذف أي نقطة في الطرق المحددة، سواء أكانت هذه النقطة متوسطة أم فيما وراء جميع رحلاتها أو أيٍّ منها، شريطة أن تكون نقطة البداية أو النهاية تقع داخل إقليم الطرف المتعاقد المعين للخطوط الجوية.

2- يجوز للخطوط الجوية المعيّنة أن تخدم نقاط متوسطة أو فيما وراء، المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، شريطة عدم التشغيل بموجب الحرية الخامسة بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتوصل إلى اتفاق بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

القسم الثاني: الترتيبات التجارية التعاونية

1- يجوز للخطوط الجوية التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين، سواء كانت مشغلة أو مسوقة، عند تشغيل الخدمات على الطرق المحددة، أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية مثل المقاعد المحجوزة أو الرموز المشتركة مع:

أ- شركة أو شركات خطوط جوية تابعة لنفس الطرف المتعاقد.

ب- شركة أو شركات خطوط جوية تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

ج- شركة أو شركات خطوط جوية تابعة لبلد ثالث.

شريطة أن جميع الخطوط الجوية المرتبطة في هذه الترتيبات:

1- تملك التصريح اللازم على الطرق المحددة في جدول الطرق.

2- تستوفي الشروط المطبقة عادةً على مثل تلك الترتيبات.

3- أن توضح الخطوط الجوية للمشتريين عند القيام ببيع أي تذكرة عند نقطة البيع بأنها خدمة الرموز المشتركة، وما الخطوط الجوية التي ستشغل كل قطاع من هذه الخدمة، ومع أي الخطوط الجوية يكون للمشتري إبرام علاقة تعاقدية.

2- تخضع الترتيبات المذكورة في الفقرتين (ب/1) و(ج/1) في هذا القسم لموافقة الطرف المتعاقد الآخر.

3- السعة المعروضة من قبل خطوط جوية معينة بصفتها الناقل المسوق للخدمات التي تُشغلها خطوط جوية أخرى لا تحسب ضمن حقوق السعة للطرف المتعاقد المعين للناقل المسوق.

القسم الثالث: تأجير الطائرات

يجوز للخطوط الجوية المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين عند تشغيل الخدمات النقل الجوي الدولي أو تقديمها بموجب هذه الاتفاقية استخدام طائرات مستأجرة (أو طائرات مستأجرة بملاحيتها) من أي شركة أو خطوط جوية، شريطة أن يكون بحوزة جميع الأطراف المشتركة في هذه الترتيبات التصريح اللازم، وأن تكون مستوفية للشروط التي تُطبق عادةً على مثل هذه الترتيبات. ولا يجوز لأي من

الطرفين المتعاقدين مطالبة الخطوط الجوية لأي طرف يوفر الطائرة بامتلاك حقوق النقل بموجب هذه الاتفاقية للطرق التي ستشغلها الطائرة.

القسم الرابع: تغيير معايير مواصفات الطائرة

يحق للخطوط الجوية المعنية أن تقدم خدمات النقل الجوي الدولي على أي قطاع أو قطاعات الطرق في القسم الأول من الملحق وفي أي نقطة تقع على هذه الطرق دون أن تخضع لأي قيود فيما يتعلق بتغيير نوع أو عدد أو حجم الطائرات التي يتم تشغيلها؛ على أن تكون تلك الخدمة المقدمة رحلة مباشرة.

القسم الخامس: خدمات النقل متعدد الوسائط

يسمح للخطوط الجوية المعنية ولمقدمي خدمات نقل الشحن بشكل غير مباشر التابعين لأي من الطرفين المتعاقدين ودون قيود باستخدام أي وسيلة من وسائل النقل الأخرى لنقل الشحن من وإلى أي نقاط في إقليمي الطرفين المتعاقدين أو خارجهما، ويشمل ذلك النقل من وإلى جميع المطارات التي فيها مرافق جمركية، كما يشمل، حيثما أمكن، الحق في نقل الشحنات المحجوزة في مستودعات الجمارك بمقتضى القوانين والأحكام السارية. ويكون لتلك الشحنات - سواء كانت منقولة براً أو جواً - إمكانية المرور عبر جمارك المطارات ومرافقها، كما يجوز للخطوط الجوية المعنية، أن تختار القيام بنفسها بمهام النقل البري أو توفيرها عن طريق ترتيبات مع جهات أخرى تقوم بالنقل البري، ويشمل ذلك وسائل النقل البري التي تتولى تشغيلها شركات أخرى للنقل الجوي ومقدمو خدمات النقل الجوي الشحن غير المباشرين. يجوز تقديم خدمات النقل متعدد الوسائط مقابل سعر واحد للرحلة الكاملة، ويشمل إجمالي سعر النقل البري والجوي، شريطة أن يتم إعلام مرسلي الشحن بالحقائق حول هذا النقل.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE REPUBLIC OF POLAND

AND

THE GOVERNMENT OF

THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA

PREAMBLE

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter referred to as “the Contracting Parties”);

BEING Parties to the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944;

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

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - a) the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 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 of the Convention thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
 - b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Poland, the President of the Civil Aviation Authority, and in the case of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation, or in both cases, any other person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said authorities;
 - c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation of Airlines and Operating Authorization) of this Agreement;

- d) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- e) the term “territory” means the territory of the State of either Contracting Party and has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- f) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- g) the term “Agreement” means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- h) the term “Route Schedule” means the schedule of the routes to operate scheduled international air services specified in the Annex to this Agreement;
- i) the term “capacity” in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or a section of a route and in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such a service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;
- j) the term “user charges” means charges made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including facilities for overflights, or related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- k) the term “Air Operator’s Certificate” means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- l) the term “EU Member State” means a State that is a contracting party to the EU Treaties;
- m) the term “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and all references to the Agreement, unless explicitly provided otherwise, shall apply to the said Annex.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the route specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively.
2. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo, including mail, separately or in combination.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation of Airlines and Operating Authorization) of this Agreement, shall enjoy the rights specified in paragraphs 2a) and 2b) of this Article.
4. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board aircraft, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
5. If because of armed conflict, political disturbances or special and unusual circumstances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes.

ARTICLE 3
DESIGNATION OF AIRLINES
AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designations shall be made in writing through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization and technical permissions, the other Contracting Party shall grant without delay to the designated airline or airlines the appropriate operating authorizations and permissions, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:
 - i. the airline is established in the territory of the Republic of Poland under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States or the European Free Trade Association States and/or by nationals of such States;
 - b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:
 - i. the airline has a valid Operating Licence and an Air Operator's Certificate issued by the Kingdom of Saudi Arabia and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Kingdom of Saudi Arabia; and
 - ii. the airline has its principal place of business in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia;
 - c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation;

- d) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in the Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

ARTICLE 4

REFUSAL, REVOCATION, LIMITATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse, revoke, limit or suspend an operating authorization or technical permissions of the designated airline or airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
- a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:
- i. the airline is not established in the territory of the Republic of Poland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States or the European Free Trade Association States and/or by nationals of such States;
- b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:
- i. the airline does not have a valid Operating Licence or an Air Operator's Certificate issued by the Kingdom of Saudi Arabia or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Kingdom of Saudi Arabia; or
 - ii. the airline does not have its principal place of business in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia;

- c) an airline is unable to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation;
 - d) an airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed by this Agreement;
 - e) the Contracting Party designating the airline is not maintaining or not administering the standards set forth in the Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established in this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party in conformity with Article 18 (Consultations and Amendments) of this Agreement.

ARTICLE 5

USER CHARGES

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

ARTICLE 6

CUSTOMS DUTIES, TAXES AND SIMILAR CHARGES

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel and lubricants (including hydraulic fluids) and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party to the extent possible under applicable legislation provided that these aircraft are re-exported and such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board those aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes to the extent possible under applicable legislation of the State of each Contracting Party with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party and destined for use on board outbound aircraft operated on an international air service by the designated airlines of the other Contracting Party;
 - b) spare parts (including engines) and regular equipment entered into the territory of either Contracting Party and destined for the maintenance or repair of aircraft used on international air service by the designated airlines of the other Contracting Party;
 - c) fuel and lubricants (including hydraulic fluids) to supply aircraft operated on international service by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - d) advertising materials, having no commercial value used by the designated airlines of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
3. If national laws and regulations of the State of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article, shall be kept under customs supervision of the said Contracting Party.
4. The regular airborne equipment as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities in such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

ARTICLE 7

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

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

2. The designated airlines of both Contracting Parties shall be entitled to operate air services on the specified routes up to maximum frequency agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers, according to commercial and market-based considerations within the capacity entitlements agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in accordance with paragraph 2 of this Article.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.
5. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

ARTICLE 8

APPROVAL OF TIMETABLES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the points to be served, frequency, times of operations, type of aircraft and number of seats or capacity to be made available to the public. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said aeronautical authorities.
2. Any subsequent changes to the approved timetable of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 9

STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, with periodic or other statements

of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including statistics showing the origins and destinations of the traffic.

ARTICLE 10

APPLICABILITY OF LAWS, REGULATIONS AND PROCEDURES

1. The laws, regulations and procedures of the State of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws, regulations and procedures of the State of one Contracting Party relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail upon admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

ARTICLE 11

DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 12

TRANSFER OF EARNINGS

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of conversion and transfer to its State of excess of receipts over expenditure, earned by that airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo, including mail on the agreed services. The conversion and transfer shall be made promptly at the market rate of exchange applicable to current transactions and in accordance with the foreign exchange regulations being in force in the State of each Contracting Party and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and transfer.

ARTICLE 13

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of the State of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Poland, the European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purposes of operating the agreed services, provided always that such certificates or licenses were issued or validated, equal to or above the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 14

AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of receipt of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards which may be established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for application of Article 4 (Refusal, Revocation, Limitation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, the Contracting Parties agree that any aircraft operated by, or on behalf of the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within

the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the authorized representatives of the aeronautical authorities of the other Contracting Party provided this does not lead to unreasonable delay in the operation of such aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search (in this Article called “ramp inspection”) is to verify the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspection, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
6. Any action taken by one Contracting Party in relation to the designated airline of the other Contracting Party in accordance with paragraph 2 and 5 of this Article shall be discontinued once the basis of that action ceases to exist.
7. Where the Republic of Poland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the Kingdom of Saudi Arabia under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 15

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, as well as any other multilateral agreement relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Republic of Poland, operators of aircraft which are established in its territory under EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe, for entry into, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that State, including, in the case of the Republic of Poland, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.
5. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days of the date of receipt of such request shall constitute grounds for the application of Article 4 (Refusal, Revocation, Limitation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement. If required due to a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this period. Any action taken in accordance with this paragraph shall cease at the time of compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 16

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

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

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of the State of that Contracting Party, their own staff who are required for the provision and promotion of air services.
3. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the State of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents or through internet. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the other Contracting Party or in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.

ARTICLE 17

TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transport to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition.
2. Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS AND AMENDMENTS

1. Either Contracting Party may at any time propose to the other Contracting Party consultations on the implementation, interpretation or application of the provisions of this Agreement.
2. If either Contracting Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be conducted through discussion or by correspondence between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed upon by the Contracting Parties. Any amendments so agreed shall come into force in accordance with Article 24 (Entry into force) of this Agreement.
3. Any amendment to the Annex to this Agreement shall be agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and confirmed by an exchange of diplomatic

notes. Such amendments shall come into force on the date agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 19

GROUND HANDLING

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

ARTICLE 20

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the Contracting Parties may agree to refer the dispute for decision to a mutually agreed person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators so nominated, provided that such third arbitrator shall not be a national of the State of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case

requires. If the President possesses the nationality of the State of one of the Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, the most senior vice-president, who is not disqualified on that ground, shall make the necessary appointment. The third arbitrator shall be a national of a third State having diplomatic relations with both Contracting Parties and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.
4. The decision of the arbitral tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
5. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.
6. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

ARTICLE 21

MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 22

REGISTRATION WITH INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

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

ARTICLE 23

TERMINATION

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

2. In such a case this Agreement shall terminate twelve (12) months from the date on which the notice was received by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement of the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24
ENTRY INTO FORCE

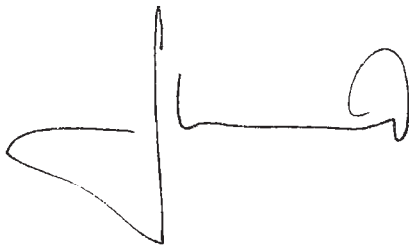
This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last notification through diplomatic notes by one Contracting Party to the other Contracting Party confirming that it has completed the legal procedures necessary in accordance with the national laws and regulations for the entry into force of this Agreement.

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

Done in duplicate at Warsaw on 28/8/2023 AD, corresponding to 12/2/1445 AH, in two original copies, each in the Polish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the
Republic of Poland

Andrzej Adamczyk
Minister of Infrastructure



For the Government of the
Kingdom of Saudi Arabia

Saleh bin Nasser Al-Jasser
Minister of Transport and Logistics
Services



Chairman of the Board of Directors of the
General Authority of Civil Aviation

ANNEX**Section 1: Route Schedule**

The designated airline or airlines of the Republic of Poland shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Republic of Poland	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

The designated airline or airlines of the Kingdom of Saudi Arabia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Intermediate Points	Points in the Republic of Poland	Points Beyond
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

Notes:

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airlines.
2. Each designated airline may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex to this Agreement on condition that no fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, unless an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Section 2: Cooperative Marketing Arrangements

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

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

provided that all airlines in such arrangements:

- i. hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned;
 - ii. meet the requirements normally applied to such arrangements; and
 - iii. in respect of any ticket sold, the airlines make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
2. The arrangements mentioned in paragraphs 1b) and 1c) of this Section are subject to approval of the other Contracting Party.
 3. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline.

Section 3: Aircraft Leasing

The designated airlines of each Contracting Party may, in operating or holding out international air services pursuant to this Agreement, use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements. Neither Contracting Party shall require an airline of either party providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated.

Section 4: Change of Gauge

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, an airline or airlines designated by either Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the service is scheduled as a direct connection flight.

Section 5: Intermodal Transportation

The designated airlines and indirect providers of cargo transportation of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points within or

outside the territories of the Contracting Parties, including where applicable the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The designated airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are informed as to the facts concerning such transportation.