



# MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 30 lipca 2019 r.

Poz. 716

## UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Nowej Zelandii o komunikacji lotniczej,

podpisana w Auckland dnia 22 sierpnia 2018 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Nowej Zelandii (zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”);

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

dążąc do propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu ingerencji i regulacji ze strony rządu;

dążąc do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego;

uznając, że efektywne i konkurencyjne międzynarodowe przewozy lotnicze korzystnie wpływają na handel, interes konsumentów i wzrost ekonomiczny;

mając na uwadze Umowę między Wspólnotą Europejską a Nową Zelandią dotyczącą pewnych aspektów usług lotniczych, sporządzoną w Brukseli dnia 21 czerwca 2006 roku;

dążąc do umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym oferowania pasażerom i spedytorom różnych typów usług oraz pragnąc zachęcić poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze do rozwijania i wdrażania konkurencyjnych cen; i

dążąc do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając głębokie zaniepokojenie z powodu aktów i czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, co stwarza poważne zagrożenie dla osób lub mienia, ma negatywny wpływ na wykonywanie transportu lotniczego i podważa publiczne zaufanie do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

uzgodniły, co następuje:

## **Artykuł 1**

### **DEFINICJE**

Dla celów niniejszej Umowy, o ile nie wskazano inaczej:

- a) wyrażenie „władze lotnicze” oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Nowej Zelandii, Ministra właściwego dla spraw lotnictwa cywilnego lub, w obydwu przypadkach, każdy inny organ lub osobę prawnie upoważnioną do pełnienia funkcji wykonywanych przez te władze;
- b) wyrażenie „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, Załącznik do niej oraz jakiegokolwiek zmiany do Umowy lub Załącznika;
- c) 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;
- d) wyrażenie „przewóz lotniczy” oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, oddzielnie lub łącznie, za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu;

- e) wyrażenie „przedsiębiorstwo lotnicze” i „lądowanie w celach niehandlowych” mają znaczenia odpowiednio im przypisane w artykule 96 Konwencji;
- f) wyrażenie „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku i obejmuje:
  - i. każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94(a) Konwencji i została ratyfikowana przez obie Umawiające się Strony; oraz
  - ii. każdy Załącznik lub zmianę do niego, przyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji w zakresie, w jakim ten Załącznik lub zmiana pozostają w mocy w stosunku do obu Umawiających się Stron;
- g) wyrażenie „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 3 (Wyznaczenie i zezwolenie) niniejszej Umowy;
- h) wyrażenie „państwo EFTA” oznacza państwo, które jest umawiającą się stroną Konwencji ustanawiającej Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu;
- i) wyrażenie „państwo członkowskie UE” oznacza państwo, które jest umawiającą się stroną Traktatów UE;
- j) wyrażenie „Traktaty UE” oznacza Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- k) wyrażenie „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- l) wyrażenie „międzynarodowy przewóz lotniczy” oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- m) wyrażenie „regularny przewóz” oznacza serię lotów wykonywanych statkiem powietrznym w celu przewozu pasażerów, ładunku i poczty między dwoma lub więcej punktami o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one

systematyczną usługę, czy to w oparciu czy nie, o opublikowany rozkład lotów oraz wykonywanych w taki sposób, że każdy lot jest dostępny w publicznej sprzedaży;

- n) wyrażenie „taryfa” oznacza ceny pobierane za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, w tym ceny i warunki za pośrednictwo i inne usługi dodatkowe, z wyłączeniem opłat i warunków przewozu poczty;
- o) wyrażenie „terytorium Umawiającej się Strony” oznacza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub terytorium Nowej Zelandii i posiada znaczenie określone w artykule 2 Konwencji pod warunkiem, że w przypadku Nowej Zelandii, wyrażenie „terytorium” nie obejmuje Tokelau.

## **Artykuł 2**

### **PRYZNANIE PRAW**

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony:

- a) prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych; oraz
- c) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów, ich bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

### Artykuł 3

#### WYZNACZENIE I ZEZWOLENIE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć dowolną liczbę przedsiębiorstw lotniczych do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową oraz cofnąć lub zmienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie będą przekazane pisemnie drogą dyplomatyczną drugiej Umawiającej się Stronie.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia oraz wniosków od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego w formie i trybie wymaganym dla zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych, druga Umawiająca się Strona udzieli odpowiednich zezwoleń 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 przez państwo członkowskie UE zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
  - 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;
  - iii. przedsiębiorstwo lotnicze ma główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego UE, od którego otrzymało koncesję; oraz
  - iv. przedsiębiorstwo lotnicze jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE i/lub obywateli państw członkowskich UE i/lub państw EFTA i/lub obywateli tych państw;

b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Nową Zelandię:

- i. przedsiębiorstwo lotnicze ma główne miejsce prowadzenia działalności oraz miejsce rejestracji w Nowej Zelandii; oraz
- ii. Nowa Zelandia sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym;

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

3. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostanie wyznaczone i upoważnione zgodnie z ustępami 1 i 2 niniejszego artykułu, może rozpocząć operacje na uzgodnionych liniach, pod warunkiem, że przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z właściwymi postanowieniami niniejszej Umowy.

#### **Artykuł 4**

### **ODMOWA WYDANIA, COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZEZWOLENIA**

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

a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

- i. przedsiębiorstwo lotnicze nie jest ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie posiada ważnej koncesji wydanej przez państwo członkowskie UE 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 ma głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego UE, od którego otrzymało koncesję; lub
  - iv. przedsiębiorstwo lotnicze nie jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE i/lub obywateli państw członkowskich UE i/lub państw EFTA i/lub obywateli tych państw; lub
  - v. przedsiębiorstwo lotnicze jest już upoważnione do wykonywania operacji zgodnie z dwustronną umową o komunikacji lotniczej między Nową Zelandią i innym państwem członkowskim UE, a Nowa Zelandia może wykazać, że wykonywanie praw przewozowych zgodnie z niniejszą Umową, na trasie obejmującej punkt znajdujący się w tym innym państwie członkowskim UE, stanowiłoby obejście ograniczeń praw przewozowych nałożonych przez tę inną umowę; lub
  - vi. wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez inne państwo członkowskie UE i nie istnieje dwustronna umowa o komunikacji lotniczej między Nową Zelandią i tym państwem członkowskim UE, a to państwo członkowskie UE odmówiło praw przewozowych przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez Nową Zelandię;

b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Nową Zelandię:

- i. przedsiębiorstwo lotnicze nie jest zarejestrowane lub nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium Nowej Zelandii;
- ii. Nowa Zelandia nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym;

c) przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw, przepisów i procedur, o których mowa w artykule 5 (Stosowanie ustaw, przepisów i procedur) niniejszej Umowy; lub

d) przedsiębiorstwo lotnicze nie działa zgodnie z warunkami zawartymi w niniejszej Umowie; lub

e) ma zastosowanie artykuł 6 ustęp 7 (Bezpieczeństwo) niniejszej Umowy.

2. Prawa określone w niniejszym artykule będą wykonywane dopiero po konsultacjach z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że niezwłoczne działanie jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom któregokolwiek z ustępów 1 lit. c)- e) niniejszego artykułu.

3. Niniejszy artykuł nie ogranicza praw którejkolwiek z Umawiających się Stron do cofnięcia, zawieszenia, ograniczenia lub nałożenia warunków na zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu tej drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z postanowieniami artykułu 7 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

## **Artykuł 5**

### **STOSOWANIE USTAW, PRZEPISÓW I PROCEDUR**

1. Przy przybyciu, w czasie pobytu lub przy opuszczaniu terytorium jednej Umawiającej się Strony, przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony będą stosować ustawy, przepisy i procedury państwa tej Umawiającej się Strony w zakresie eksploatacji i żeglugi statków powietrznych.

2. Przy przybyciu, w czasie pobytu lub przy opuszczaniu terytorium jednej Umawiającej się Strony ustawy, przepisy i procedury państwa tej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia lub opuszczania jej terytorium przez pasażerów, załogi lub ładunki na pokładzie statków powietrznych (obejmujące przepisy i procedury dotyczące przybycia, odprawy, ochrony lotnictwa, imigracji, spraw paszportowych, spraw celnych i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisy pocztowe) będą przestrzegane przez, lub w imieniu, pasażerów i załóg oraz ładunków przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.



3. Przy stosowaniu przepisów dotyczących cła, imigracji, kwarantanny i podobnych przepisów, żadna Umawiająca się Strona nie będzie traktować w sposób preferencyjny swojego własnego lub jakiegokolwiek innego przedsiębiorstwa lotniczego względem wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, wykonującego podobne międzynarodowe przewozy lotnicze.

4. Zgodnie z prawem krajowym każdej Umawiającej się Strony, pasażerowie, bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim przez terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony i nie opuszczający terenu portu lotniczego wyznaczonego w tym celu, nie będą poddawani jakiejkolwiek kontroli, z wyjątkiem – na zasadzie wzajemności i w sposób niedyskryminacyjny – kontroli związanej z ochroną lotnictwa, bezpieczeństwem ekologicznym, ochroną zdrowia, wykrywaniem handlu ludźmi, przewozem materiałów zakazanych, kontrolą narkotykową lub z innych powodów celnych, zgodnie z właściwym prawem wewnętrznym każdej Umawiającej się Strony.

## **Artykuł 6**

### **BEZPIECZEŃSTWO**

1. Dla celów wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, o których mowa w niniejszej Umowie, każda Umawiająca się Strona będzie uznawać za ważne świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje wydane lub uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę i nadal pozostające w mocy, pod warunkiem, że wymagania dotyczące takich świadectw lub licencji odpowiadają przynajmniej minimalnym standardom, jakie mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją. 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 lub uznanych za ważne swoim własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

2. Jeżeli uprawnienia lub warunki licencji lub świadectw, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, wydanych przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony jakiejkolwiek osobie lub wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub w stosunku do statku powietrznego wykorzystywanego do eksploatacji uzgodnionych linii, pozwalają na odstępstwo od minimalnych standardów ustanowionych zgodnie z

Konwencją i jeśli to odstępstwo zostało zgłoszone do ICAO, druga Umawiająca się Strona może zażądać konsultacji między władzami lotniczymi zgodnie z artykułem 12 (Konsultacje) niniejszej Umowy w celu wyjaśnienia przedmiotowej praktyki.

3. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji dotyczących stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w 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.

4. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona nie stosuje w sposób skuteczny i nie utrzymuje standardów bezpieczeństwa w dziedzinach, o których mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu, odpowiadających standardom ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, druga Umawiająca się Strona zostanie powiadomiona o tych wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne w celu spełnienia standardów ICAO. Druga Umawiająca się Strona podejmie wówczas odpowiednie działania naprawcze w uzgodnionym terminie.

5. Zgodnie z artykułem 16 Konwencji stwierdza się dalej, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony, wykonujący międzynarodowe przewozy lotnicze do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany, podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony inspekcji (w niniejszym artykule zwanej „inspekcją rampową”) przez upoważnionych przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia operacji statku powietrznego. Niezależnie od zobowiązań wymienionych w artykule 33 Konwencji, celem tej inspekcji jest sprawdzenie ważności odpowiednich dokumentów statku powietrznego, licencji jego załóg oraz tego, czy wyposażenie statku powietrznego oraz jego stan spełnia standardy ustanowione w tym czasie zgodnie z Konwencją.

6. Jeżeli w wyniku jakiegokolwiek takiej inspekcji rampowej lub serii inspekcji rampowych pojawią się:

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 efektywnego stosowania i zarządzania standardami bezpieczeństwa, ustanowionymi 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. Te same wnioski mogą zostać wysunięte w przypadku odmowy wstępu celem przeprowadzenia inspekcji rampowej.

7. 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 konieczne jest podjęcie bezzwłocznych działań dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

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

9. Jeżeli, w związku z ustępem 4 niniejszego artykułu, zostanie stwierdzone, że jedna Umawiająca się Strona w dalszym ciągu nie stosuje standardów ICAO po upływie uzgodnionego terminu, informuje się o tym Sekretarza Generalnego ICAO. Powinien być on również poinformowany o późniejszym zadowalającym rozwiązaniu sprawy.

10. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym kontrolę regulacyjną wykonuje i utrzymuje inne państwo członkowskie UE, prawa drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez to drugie państwo członkowskie UE oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.

## Artykuł 7

### OCHRONA LOTNICTWA

1. Zgodnie z 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, sporządzonego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku, uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku i 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, wiążącej obie Umawiające się Strony.

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 urzędów nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. W stosunkach wzajemnych Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z postanowieniami i właściwymi zalecanymi praktykami ustanowionymi przez ICAO 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 u nich zarejestrowani, 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 ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi postanowieniami o ochronie lotnictwa.

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

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. Każda Umawiająca się Strona będzie również przychylnie rozpatrywała prośbę drugiej Umawiającej się Strony dotyczącą zawarcia dwustronnego porozumienia administracyjnego, na podstawie którego władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony będą mogły przeprowadzić na terytorium drugiej Umawiającej się Strony własną ocenę środków ochrony stosowanych przez użytkowników statków powietrznych w lotach z miejscem przeznaczenia na terytorium Umawiającej się Strony zwracającej się z taką prośbą.

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

8. Każda Umawiająca się Strona będzie podejmowała takie środki, jakie uzna za stosowne, aby statek powietrzny drugiej Umawiającej się Strony, który stał się obiektem bezprawnego zawładnięcia lub innych czynów bezprawnej ingerencji i który wylądował na jej terytorium, został zatrzymany na ziemi, chyba że jego odlot jest konieczny z uwagi na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Gdy będzie to możliwe, środki takie zostaną podjęte na podstawie dwustronnych konsultacji.

9. 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 tym zakresie w terminie piętnastu (15) dni od daty otrzymania takiego żądania stanowić będzie podstawę do odmowy udzielenia, zawieszenia, ograniczenia lub nałożenia warunków na zezwolenie eksploatacyjne i zezwolenia techniczne przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych tej Umawiającej się Strony. W sytuacji nagłej lub w celu zapobieżenia dalszej niezgodności z postanowieniami niniejszego artykułu, Umawiająca się Strona może podjąć tymczasowe działania przed upływem piętnastu (15) dni.

## **Artykuł 8**

### **MOŻLIWOŚCI HANDLOWE**

1. 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 Umawiającej się Strony w celu promocji i sprzedaży przewozów lotniczych.

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 drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi przybycia, pobytu i zatrudnienia, własnego personelu kierowniczego, handlowego, technicznego, operacyjnego oraz innego personelu specjalistycznego niezbędnego do wykonywania przewozów lotniczych.



3. Zgodnie z ustawami i przepisami państwa drugiej Umawiającej się Strony, przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie miało prawo prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem swoich agentów. Każde przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do sprzedaży takich przewozów, zaś a każda osoba będzie miała swobodę takiego zakupu za walutę obowiązującą na tym terytorium lub w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

4. Przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony, na żądanie, będzie miało prawo do wymiany i transferu za granicę pozostałych po wydatkach lokalnych nadwyżek wpływów lokalnych. Wymiana i transfer będą dozwolone bezzwłocznie, bez ograniczeń lub opodatkowywania, według kursu wymiany stosowanego do transakcji bieżących i transferów w dniu złożenia przez przewoźnika wstępnego wniosku o transfer.

5. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą uprawnione do pokrywania w walucie lokalnej na terytorium drugiej Umawiającej się Strony wydatków lokalnych, w tym zakupów paliwa. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą, według swojego uznania, pokrywać takie wydatki na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi wewnętrznymi przepisami dewizowymi.

6. 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 lub usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub usługodawców. Prawa te będą mogły być ograniczone wyłącznie z uwagi na fizyczne ograniczenia wynikające z okoliczności

związanych z bezpieczeństwem portu lotniczego. Jeżeli takie okoliczności wykluczają własną obsługę naziemną, obsługa naziemna będzie dostępna na równych zasadach dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych. Opłaty pobierane zgodnie z niniejszym ustępem będą oparte na kosztach świadczonej usługi a usługa będzie porównywalna co do typu i jakości usług dostępnych przy własnej obsłudze naziemnej, gdy byłaby ona możliwa.

## **Artykuł 9**

### **OPLATY CELNE I INNE OPLATY**

1. Każda Umawiająca się Strona, na zasadzie wzajemności i w najszerszym możliwym zakresie dopuszczonym przez obowiązujące przepisy, zwalnia z opłat celnych, podatków akcyzowych, opłat inspekcyjnych i innych krajowych opłat i podatków, statki powietrzne wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, a także ich zapasy materiałów pędnych i smarów, zapasy techniczne podlegające zużyciu, części zapasowe w tym silniki, normalne wyposażenie pokładowe, zapasy pokładowe (obejmujące między innymi artykuły żywnościowe, napoje i likiery, tytoń i inne produkty przeznaczone do sprzedaży pasażerom w ograniczonych ilościach w czasie lotu i inne artykuły przeznaczone do zużycia lub zużyte wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego) i inne artykuły, takie jak drukowane odcinki biletów i listów przewozowych dystrybuowane nieodpłatnie przez to wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze, przeznaczone do zużycia lub zużyte wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego na uzgodnionych liniach.

2. Zwolnienia przyznane w niniejszym artykule będą miały zastosowanie do artykułów wspomnianych w ustępie 1 powyżej:

- a) wwiezionych na terytorium jednej Umawiającej się Strony przez lub na rzecz wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony;
- b) pozostawionych na pokładzie statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony po przylocie lub przy wylocie z terytorium drugiej Umawiającej się Strony; lub

c) wziętych na pokład statku powietrznego jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i przeznaczonych do zużycia w trakcie eksploatacji uzgodnionych linii niezależnie od tego czy te artykuły zostały, bądź nie, zużyte lub skonsumowane w całości na terytorium Umawiającej się Strony przyznającej zwolnienie, pod warunkiem, że własność tych artykułów nie została przeniesiona na terytorium tej Umawiającej się Strony.

3. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy normalnie znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wylądowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych państwa tej Umawiającej się Strony. W takim przypadku mogą one być poddane nadzorowi tych organów do czasu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie zgodnie z przepisami celnymi.

## **Artykuł 10**

### **UCZCIWA KONKURENCJA**

1. Każda Umawiająca się Strona będzie zapewniać wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym obu Umawiających się Stron sprawiedliwe i jednakowe możliwości konkurencji przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona będzie zezwalać każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowym transporcie lotniczym zgodnie z uwarunkowaniami handlowymi i rynkowymi. Zgodnie z tym prawem, 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, gdy jest to konieczne z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych lub ze względu na ochronę środowiska według ujednoczonych warunków zgodnie z artykułem 15 Konwencji.

3. Zgodnie z właściwym prawem konkurencji, 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.

4. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie wymagać przedkładania do zatwierdzenia rozkładów lotów przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony z wyjątkiem przypadków, gdy może to być wymagane na zasadzie niedyskryminacyjnej dla wdrożenia ujednoczonych warunków przewidzianych w ustępie 2 niniejszego artykułu lub jest to wyraźnie dozwolone w Załączniku do niniejszej Umowy. Jeżeli Umawiająca się Strona wymaga przedkładania rozkładów dla celów informacyjnych, zminimalizuje obciążenia administracyjne nakładane na pośredników sprzedających przewozy lotnicze i na wyznaczonych przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony w związku z wymaganiami i procedurami przedkładania rozkładów.

## **Artykuł 11**

### **TARYFY**

1. Każda Umawiająca się Strona zezwoli każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na swobodne ustalanie taryf za przewozy lotnicze w oparciu o zasady uczciwej konkurencji

2. Umawiające się Strony, dla celów informacyjnych, mogą wymagać notyfikacji taryf swoim władzom lotniczym.

## **Artykuł 12**

### **KONSULTACJE**

Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie wystąpić o przeprowadzenie konsultacji dotyczących niniejszej Umowy. Konsultacje takie, które mogą być przeprowadzone przez władze lotnicze Umawiających się Stron, rozpoczną się w najbliższym możliwym terminie, ale nie później niż w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania takiej prośby przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że uzgodniono inaczej.

## **Artykuł 13**

### **ZMIANY**

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

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

3. Jakakolwiek zmiana do niniejszej Umowy lub Załącznika, uzgodniona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego artykułu, wejdzie w życie w dniu otrzymania późniejszej z not, w których Umawiające się Strony poinformują się wzajemnie o spełnieniu wewnętrznych wymogów prawnych dotyczących wejścia w życie takiej zmiany.

## **Artykuł 14**

### **UMOWY WIELOSTRONNE**

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

## **Artykuł 15**

### **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 obu 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, trzeciego zaś 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 trzydziestu (30) dni od daty otrzymania przez którakolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia drogą dyplomatyczną o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, a trzeci arbiter zostanie wyznaczony w okresie kolejnych trzydziestu (30) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w określonym terminie, Przewodniczący Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego może, na prośbę którejkolwiek Umawiającej się Strony, wyznaczyć arbitra lub arbitrów, w zależności od sytuacji. Jeżeli Przewodniczący posiada obywatelstwo państwa jednej z Umawiających się Stron, najwyższy rangą zastępca, który nie zostanie wyłączony na tej podstawie, dokona wyznaczenia.

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

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

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



## **Artykuł 16**

### **WEJŚCIE W ŻYCIE**

1. Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony.
2. Umowa niniejsza podlega przyjęciu zgodnie z prawem krajowym państwa każdej Umawiającej się Strony, co zostanie potwierdzone w drodze wymiany not dyplomatycznych. Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu otrzymania późniejszej z not dyplomatycznych potwierdzających, że Umawiające się Strony zakończyły swoje odpowiednie procedury wymagane dla wejścia w życie niniejszej Umowy.

## **Artykuł 17**

### **REJESTRACJA W ICAO**

Niniejsza Umowa i wszystkie zmiany do niej będą zarejestrowane w ICAO.

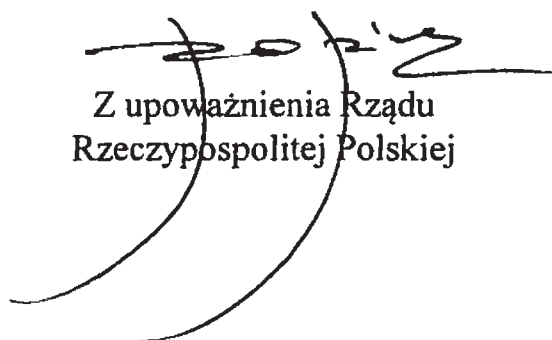
## **Artykuł 18**

### **WYPOWIEDZENIE UMOWY**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zawiadomić na piśmie drugą Umawiającą się Stronę o swej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Notyfikacja taka będzie jednocześnie przekazana do Sekretarza Generalnego ICAO.
2. Umowa niniejsza utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od dnia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę noty wypowiedzającej, chyba że nota wypowiedzająca zostanie wycofana w drodze porozumienia Umawiających się Stron przed upływem tego okresu.
3. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania noty wypowiedzającej przez drugą Umawiającą się Stronę, notyfikacja będzie uznana za otrzymaną po upływie czternastu (14) dni od dnia otrzymania noty przez Sekretarza Generalnego ICAO.

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

SPORZĄDZONO w Auckland dnia 22. 08 2018 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i angielskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne.



Z upoważnienia Rządu  
Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia Rządu  
Nowej Zelandii

## **ZAŁĄCZNIK**

### **Dział 1**

#### **WYKAZ TRAS**

##### **Część I**

Trasy do eksploatacji przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej:

1. Z punktów przed Rzeczpospolitą Polską przez Rzeczpospolitą Polską i punkty pośrednie, do punktu lub punktów w Nowej Zelandii i punktów położonych dalej.
2. Dla przewozów wyłącznie towarowych między Nową Zelandią i jakimkolwiek punktem lub punktami.

##### **Część II**

Trasy do eksploatacji przez przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Rząd Nowej Zelandii:

- 1) Z punktów przed Nową Zelandią przez Nową Zelandię i punkty pośrednie, do punktu lub punktów w Rzeczypospolitej Polskiej i punktów położonych dalej.
- 2) Dla przewozów wyłącznie towarowych między Rzeczpospolitą Polską i jakimkolwiek punktem lub punktami.

### **Dział 2**

#### **SWOBODA OPERACYJNA**

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą, w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, według swojego uznania:

- 1) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;
- 2) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;

- 3) obsługiwać punkty położone przed, punkty pośrednie i punkty położone dalej oraz punkty na terytoriach Umawiających się Stron na trasach w jakiegokolwiek kombinacji i w dowolnej kolejności;
- 4) pomijać lądowania w jakimkolwiek punkcie lub punktach;
- 5) przekazywać ruch z jakiegokolwiek statku powietrznego na swój inny statek powietrzny w jakimkolwiek punkcie na trasach; i
- 6) obsługiwać punkty położone przed jakimkolwiek punktem na swoim terytorium ze zmianą lub bez zmiany statku powietrznego lub numeru lotu oraz oferować i publicznie reklamować takie przewozy jako przewozy bezpośrednie;

bez ograniczania, co do kierunku lub położenia geograficznego i bez utraty prawa do wykonywania przewozów w inny sposób dozwolonych zgodnie z niniejszą Umową pod warunkiem, że przewóz, z wyjątkiem przewozów wyłącznie towarowych, jest wykonywany do lub z punktu na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze.

### **Dział 3**

#### **ZMIANA STATKU POWIETRZNEGO**

Na jakimkolwiek odcinku lub odcinkach tras, o których mowa wyżej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze bez ograniczeń w zakresie zmiany typu lub liczby eksploatowanych statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie na trasie pod warunkiem że, z wyjątkiem przewozów wyłącznie towarowych, na kierunku z danego punktu przewóz poza taki punkt stanowi kontynuację przewozu z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, natomiast na kierunku do takiego punktu, przewóz na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, stanowi kontynuację przewozu spoza takiego punktu.

### **Dział 4**

#### **POROZUMIANIA O WSPÓŁPRACY HANDLOWEJ**

1. Przy eksploatacji lub oferowaniu międzynarodowych przewozów lotniczych na podstawie niniejszej Umowy, każde wyznaczone

przedsiębiorstwo lotnicze może zawierać porozumienia handlowe, w tym o dzieleniu oznaczeń linii, z każdym innym przedsiębiorstwem lotniczym, w tym z państw trzecich, pod warunkiem, że wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze w ramach takich porozumień posiadają stosowne upoważnienie i spełniają wymogi normalnie stosowane do takich porozumień.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Stron, oprócz praw przyznanych w punkcie 1 niniejszego Działu, przy eksploatacji lub oferowaniu międzynarodowych przewozów lotniczych na podstawie niniejszej Umowy mogą korzystać ze statku powietrznego (lub statku powietrznego z załogą) wziętych w leasing od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa, w tym innych przedsiębiorstw lotniczych, pod warunkiem, że wszyscy uczestnicy takich porozumień posiadają stosowne upoważnienia i spełniają warunki stosowane do takich porozumień.

## **Dział 5**

### **TRANSPORT INTERMODALNY**

Niezależnie od innego postanowienia niniejszej Umowy, wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym oraz pośrednim przewoźnikom ładunków Umawiających się Stron zezwoli się, bez ograniczeń, na użycie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym jakiegokolwiek transportu naziemnego dla przewozu ładunków do lub z jakichkolwiek punktów na terytoriach Umawiających się Stron lub państw trzecich, w tym transportu do i z wszystkich portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odpraw celnych oraz, gdy ma to zastosowanie, prawo do przewozu ładunków nie zwolnionych z cła wynikające z odpowiednich ustaw i przepisów. 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, w tym przewóz naziemny wykonywany przez inne przedsiębiorstwa lotnicze i przez 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.

**AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF  
POLAND  
AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND**

The Government of the Republic of Poland and the Government of New Zealand (hereinafter called "the Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimal government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Noting the Agreement between the European Community and New Zealand on certain aspects of air services, done at Brussels on 21 June 2006;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement competitive prices; and



Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport 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 transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

## **Article 1**

### **Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

- a) 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 New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, or, in both cases, any other authority or person legally empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- c) the term "Air Operator Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

d) the term "air transport" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

e) the term "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944 and includes:

i. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and

ii. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is simultaneously in effect for both Contracting Parties;

g) the term "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

h) the term "EFTA State" means a State that is a contracting party to the Convention establishing the European Free Trade Association;

i) the term "EU Member State" means a State that is a contracting party to the EU Treaties;

j) the term “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

k) the term “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;

l) the term “international air transport” means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

m) the term “scheduled air transport” means a series of flights performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and mail between two or more points, where the flights are so regular or frequent as to constitute a systematic service, whether or not in accordance with a published timetable, and which are operated in such a manner that each flight is open to use by members of the public;

n) 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;

o) the term “territory of a Contracting Party” means the territory of the Republic of Poland or the territory of New Zealand and has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term “territory” shall exclude Tokelau.

## **Article 2**

### **Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Contracting Party:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

## **Article 3**

### **Designation and Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted through diplomatic channels to the other Contracting Party in writing.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and

technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations and permissions with minimal procedural delay, 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 from a EU Member State in accordance with European Union law;
  - 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;
  - iii. the airline has its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received the Operating Licence; and
  - iv. the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by the European Free Trade Association states and/or nationals of those states;
- b) in the case of an airline designated by New Zealand:
  - i. it has its principal place of business and place of incorporation in New Zealand; and
  - ii. New Zealand has and maintains effective regulatory control of the airline;

c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations, rules and procedures normally applied to the operation of international air transport by the Contracting Party considering the application or applications.

3. When an airline has been designated and authorised in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### **Article 4**

##### **Refusal, Revocation, Suspension and Limitation of Authorisation**

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

- a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:
  - i. the airline is not established in the territory of the Republic of Poland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence from an EU Member State 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 does not have its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received the Operating Licence; or
  - iv. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by the European Free Trade Association states and/or nationals of those states; or
  - v. the airline is already authorised to operate under a bilateral air services agreement between New Zealand and another EU Member State and New Zealand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
  - vi. the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by another EU Member State and there is no bilateral air services agreement between New Zealand and that EU Member State and that EU Member State has denied traffic rights to an airline designated by New Zealand;
- b) in the case of an airline designated by New Zealand:
- i. that airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of New Zealand;
  - ii. effective regulatory control of that airline is not maintained by New Zealand;
- c) the airline has failed to comply with the laws, regulations, rules and procedures referred to in Article 5 (Application of Laws, Regulations, Rules and Procedures) of this Agreement; or

d) the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

e) paragraph 7 of Article 6 (Safety) of this Agreement is invoked.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with any of subparagraphs 1c) - 1e) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permissions of a designated airline of that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

## **Article 5**

### **Application of Laws, Regulations, Rules and Procedures**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws, regulations, rules and procedures of the State of that Contracting Party relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws, regulations, rules and procedures of the State of that Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations, rules and

procedures relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Contracting Party's airlines.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except, on a non-discriminatory and reciprocity basis, for reasons of aviation security, biosecurity, public health, detection of human trafficking, carriage of prohibited items, narcotics control or for any other Customs purpose, subject to each Contracting Party's respective domestic law.

## **Article 6**

### **Safety**

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 of this Article above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 12 (Consultations) of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of receipt of that request.

4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 3 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

5. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft performing international air transport by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search (in this Article called "ramp inspection") by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

6. If any such ramp inspections 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 the 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 certificate 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. The same determination may be made in the case of denial of access for a ramp inspection.

7. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party.

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

9. With reference to paragraph 4 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

10. 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 other Contracting Party 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 authorisation of that airline.

## **Article 7**

### **Aviation Security**

1. In accordance 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 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*,



done at Montreal on 24 February 1988, supplementary to the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, done at Montreal on 23 September 1971, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, done at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

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, of their passengers and crew, and of 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 and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Party. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who 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 the EU Treaties and have valid operating licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its aircraft operators shall be required to observe, for entry into, departure from, and while within the territory of the other Contracting Party, the aviation security provisions required by the other Contracting Party in conformity with the law in force in the State of that Contracting Party, 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 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. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Contracting Party making such a request.

7. 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 occur, 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.

8. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

9. 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 on the issues involved within fifteen (15) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required to do so by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

## **Article 8**

### **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Contracting Party shall have the right 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 Contracting Party, for the promotion and sale of air transport.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.

3. In accordance with the laws and regulations of the State of the other Contracting Party, any airline of either Contracting Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have

the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.

4. Any airline of either Contracting Party shall have the right to convert and remit abroad, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

5. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulations in force.

6. 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. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines. Charges applied pursuant to this

paragraph shall be based on the costs of services provided, and such services shall be comparable to the kind and quality of services which would be available if self-handling were possible.

## **Article 9**

### **Customs Duties and Charges**

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under applicable legislation in force from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, supplies of fuel and lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight and other items intended for use or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items, such as printed ticket stock and air waybills, distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 above:

a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of the State of that Contracting Party. 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 in accordance with customs regulations.

## **Article 10**

### **Fair Competition**

1 Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.

2 Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Consistent with relevant competition law, 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 excludes it from a route.

4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorised in an Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

## **Article 11**

### **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. The Contracting Parties may require, for information purposes only, notification of tariffs to its aeronautical authorities.

## **Article 12**

### **Consultations**

Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations, which may be held between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin at the earliest

possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the request unless otherwise agreed.

### **Article 13**

#### **Amendments**

1. Either of the Contracting Parties may at any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to this Agreement. Negotiations on the modification of the Agreement, 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 the proposal, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If one Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement this may be done by negotiations between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

3. Any amendment to this Agreement or its Annex pursuant to paragraphs 1 or 2 of this Article shall enter into force on the day of the receipt of the later note by which the Contracting Parties have notified each other of the completion of their respective internal legal procedures for entry into force of such amendment.

### **Article 14**

#### **Multilateral Agreements**

In the event of the entry into force of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.



## **Article 15**

### **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 thirty (30) 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 thirty (30) 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 ICAO Council may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president, who is not disqualified on that ground, shall make the appointment.

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

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

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

granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

## **Article 16**

### **Entry into Force**

1. This Agreement is concluded for an indefinite period.
2. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of the State of each Contracting Party, which shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes. This Agreement shall enter into force on the day of the receipt of the latter of the diplomatic notes confirming that the Contracting Parties have completed their respective procedures for the entry into force of this Agreement.

## **Article 17**

### **Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

## **Article 18**

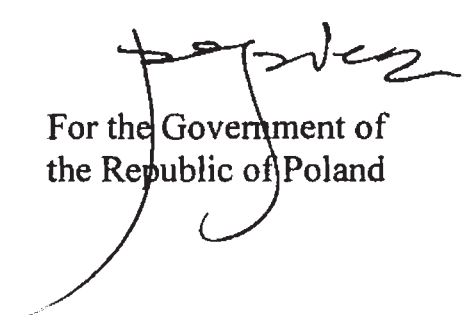
### **Termination**

- 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 be sent simultaneously to the Secretary General of ICAO.
2. This Agreement shall terminate twelve (12) months from the date on which the notice was received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the expiry of this period.


3. In the absence of acknowledgement of the receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the Secretary General of ICAO.

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

DONE in duplicate at *Auckland* this *22* day of *August* 2018, in the Polish and English languages, both texts being equally authentic.



For the Government of  
the Republic of Poland



For the Government of  
New Zealand

## ANNEX

### Section 1

#### Route Schedule

##### Part I

#### Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Poland:

- 1) From points behind the Republic of Poland via the Republic of Poland and intermediate points to a point or points in New Zealand and points beyond.
  
- 2) For all-cargo service or services between New Zealand and any point or points.

##### Part II

#### Routes for the airline or airlines designated by the Government of New Zealand:

- 1) From points behind New Zealand via New Zealand and intermediate points to a point or points in the Republic of Poland and points beyond.
  
- 2) For all-cargo service or services between the Republic of Poland and any point or points.

## Section 2

### Operational Flexibility

The designated airlines of each Contracting Party may, on any or all flights and at the option of each airline:

- 1) Operate flights in either or both directions;
- 2) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- 3) Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- 4) Omit stops at any point or points;
- 5) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- 6) Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

## Section 3

### Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated provided that, with the exception of all cargo services, in the outbound direction, transport beyond such point is a continuation of transport from the territory

of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, transport to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of transport from beyond such point.

#### Section 4

##### Cooperative Marketing Arrangements

1. In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, any designated airline may enter into cooperative arrangements, including but not limited to code-sharing, with any other airline, including airlines of third countries, provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

2. In addition to the rights granted in point 1 of this Section, the designated airlines of each Contracting Party may, in operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

#### Section 5

##### Intermodal Transport

Notwithstanding any other provision of this Agreement, the designated airlines and indirect providers of cargo transport of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. The designated airlines may elect to perform their own surface



transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.