



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 26 sierpnia 2020 r.

Poz. 761

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Australii o komunikacji lotniczej,

podpisana w Warszawie dnia 28 kwietnia 2004 r.

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

Będąc Stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku;

Dążąc do wspierania systemu lotnictwa międzynarodowego, opartego na rynkowej konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi oraz pragnąc zachęcić przedsiębiorstwa lotnicze do rozwoju i świadczenia usług innowacyjnych i konkurencyjnych;

Dążąc do zapewnienia najwyższego stopnia bezpieczeństwa i ochrony międzynarodowej komunikacji lotniczej oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie czynami lub groźbami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, które narażają bezpieczeństwo osób lub mienia, wpływają ujemnie na funkcjonowanie transportu lotniczego oraz podważają publiczne zaufanie odnośnie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

Uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1 **Definicje**

Dla celów niniejszej umowy, o ile nie stwierdza się inaczej, wyrażenie:

a) „Władze lotnicze” oznacza dla każdej Umawiającej się Strony władzę lub władze, o jakich jedna Umawiająca się Strona powiadamia, od czasu do czasu, pisemnie drugą Umawiającą się Stronę;

b) „Umowa” oznacza niniejszą umowę, jej załączniki i wszelkie zmiany do niej;

c) „Przewóz lotniczy” oznacza publicznie oferowany przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, towarów i poczty, oddzielnie lub łącznie, za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu;

d) „Przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza jakiegokolwiek przedsiębiorstwo transportu lotniczego oferujące lub wykonujące przewóz lotniczy;

e) „Ładunek” obejmuje towary i pocztę;

f) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku i obejmuje:

(i) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, przyjęte zgodnie z artykułem 90 konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana w danym czasie jest obowiązująca w odniesieniu do obu Umawiających się Stron; oraz

(ii) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 (a) konwencji i została ratyfikowana przez obie Umawiające się Strony;

g) „Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 2 (Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie) niniejszej umowy;

h) „Obsługa naziemna” obejmuje, ale nie ogranicza się do obsługi naziemnej pasażerów, ładunków lub bagażu oraz urządzeń i/lub usług w zakresie zaopatrzenia pokładowego;

i) "Międzynarodowy przewóz lotniczy" oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego Państwa;

j) "Taryfa" oznacza każdą cenę, stawkę lub opłatę za przewóz pasażerów (i ich bagażu) i/lub ładunków (z wyłączeniem poczty) w międzynarodowym przewozie lotniczym, włączając przewozy na zasadzie inter- lub intraline, pobieraną przez przedsiębiorstwa lotnicze, włączając ich agentów oraz warunki regulujące dostępność takiej taryfy, stawki lub opłaty;

k) "Ładowanie w celach niehandlowych" posiada znaczenie określone dla niego w artykule 96 konwencji;

l) "Terytorium" oznacza obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne objęte suwerennością, suzerennością, ochroną lub opieką państwa, którego rząd jest Stroną niniejszej umowy;

m) "Opłaty od użytkownika" oznacza opłatę pobieraną od przedsiębiorstw lotniczych przez organ świadczący usługi w zakresie udostępniania portu lotniczego, portowych urządzeń ochrony środowiska, obsługi nawigacyjnej i ochrony lotnictwa w odniesieniu do statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunków.

Artykuł 2

Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć dowolną ilość przedsiębiorstw lotniczych do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego zgodnie z niniejszą umową oraz cofnąć lub zmienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie powinny być przekazane drugiej Umawiającej się Stronie pisemnie drogą dyplomatyczną i określać czy przedsiębiorstwo lotnicze upoważnione jest do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia oraz wniosków od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego w formie i trybie określonym dla zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych dotyczących eksploatacji i nawigacji statków powietrznych, druga Umawiająca się Strona udzieli bezzwłocznie odpowiednich zezwoleń, pod warunkiem, że:

a) przedsiębiorstwo lotnicze jest zarejestrowane i posiada swoje główne miejsce działalności na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze;

b) wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje do spełnienia warunków określonych w ustawach, przepisach i procedurach normalnie i odpowiednio stosowanych w odniesieniu do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski, zgodnie z postanowieniami konwencji;

c) Umawiająca się Strona wyznaczająca przedsiębiorstwo lotnicze utrzymuje i stosuje standardy określone w artykule 5 (Bezpieczeństwo) i artykule 6 (Ochrona lotnictwa) niniejszej umowy.

3. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostało wyznaczone i upoważnione, może ono rozpocząć wykonywanie międzynarodowego przewozu lotniczego, pod warunkiem, że przedsiębiorstwo lotnicze przestrzega odpowiednich postanowień niniejszej umowy.

4. Każda Umawiająca się Strona może nie udzielić, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenia eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę w dowolnym terminie, jeżeli nie spełnione są warunki określone w ustępie 2 niniejszego artykułu, albo gdy przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie działa zgodnie z warunkami przewidzianymi w niniejszej umowie.

5. Prawa określone w niniejszym artykule mogą być wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że konieczne jest natychmiastowe działanie, w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustępów 2(b) lub 2(c) niniejszego artykułu.

6. Niniejszy artykuł nie ogranicza praw którejkolwiek Umawiającej się Strony do nie udzielenia, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia warunków na zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenie techniczne przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z postanowieniami artykułu 5 (Bezpieczeństwo) lub artykułu 6 (Ochrona lotnictwa) niniejszej umowy.

Artykuł 3 **Przyznanie praw**

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez wyznaczone 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) prawa w inny sposób określone w niniejszej Umowie.

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

Artykuł 4 **Stosowanie ustaw**

1. Przy przybyciu, pobycie lub opuszczaniu terytorium jednej Umawiającej się Strony wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony będą stosować się do ustaw, przepisów i procedur pierwszej Umawiającej się Strony dotyczących eksploatacji i żeglugi statków powietrznych.

2. Przy przybyciu, pobycie lub opuszczaniu terytorium jednej Umawiającej się Strony ustawy, przepisy i procedury tej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia lub opuszczania jej terytorium przez pasażerów, załogi, ładunki i statki powietrzne (obejmujące przepisy i procedury dotyczące przybycia, odprawy, ochrony lotnictwa, imigracji, paszportów, cła i kwarantanny albo, w przypadku poczty, przepisy pocztowe) będą stosowane w odniesieniu do takich pasażerów i załóg oraz takich ładunków lub statków powietrznych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

3. Przy stosowaniu przepisów dotyczących przybycia, odprawy, ochrony lotnictwa, imigracji, paszportów, cła i kwarantanny, przepisów pocztowych i podobnych przepisów, żadna Umawiająca się Strona nie będzie udzielać preferencji swojemu własnemu lub jakiegokolwiek innemu przedsiębiorstwu lotniczemu względem wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, eksploatującego podobne międzynarodowe linie lotnicze.

Artykuł 5 **Bezpieczeństwo**

1. Dla celów wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, o których mowa w niniejszej umowie, każda Umawiająca się Strona będzie uznawać za ważne świadectwa zdatości 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. W odniesieniu do lotów wykonywanych zgodnie z uprawnieniami określonymi w artykule 3 (Przyznanie praw) niniejszej umowy, każda Umawiająca się Strona może jednak odmówić uznania za ważne świadectw kwalifikacji i licencji wydanych lub uznanych za ważne dla jej własnych obywateli przez drugą Umawiającą się Stronę.

2. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym terminie zażądać konsultacji w sprawie stosowanych przez drugą Umawiającą się

Stronę standardów bezpieczeństwa dotyczących, ale nie ograniczających się do urządzeń lotniczych, załóg lotniczych, statków powietrznych oraz ich eksploatacji. Konsultacje takie będą przeprowadzone w terminie trzydziestu (30) dni od takiej prośby.

3. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona nie utrzymuje i nie stosuje skutecznie standardów bezpieczeństwa oraz wymagań w wymienionych dziedzinach, które byłyby przynajmniej równe minimalnym standardom, ustanowionym w danym okresie zgodnie z Konwencją, ta Umawiająca się Strona powiadomi drugą Umawiającą się Stronę o takich wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne dla zapewnienia tych minimalnych standardów, a ta druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania naprawcze. Niepodjęcie przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiednich działań w rozsądnym terminie lub, w jakimkolwiek przypadku, w terminie piętnastu (15) dni będzie stanowić podstawę dla zastosowania ustępu 4 artykułu 2 (Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie) niniejszej umowy.

4. Niezależnie od zobowiązań, wymienionych w artykule 33 konwencji, stwierdza się, że jakikolwiek statek powietrzny eksploatowany przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony na liniach na lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony może być poddany podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony inspekcji przez upoważnionych przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie lub w otoczeniu statku powietrznego, dla stwierdzenia ważności dokumentów statku powietrznego oraz jego załogi, oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia (w niniejszym artykule zwanej „inspekcją rampową”) pod warunkiem, że nie spowoduje nadmiernego opóźnienia.

5. Jeżeli taka inspekcja rampowa lub seria inspekcji rampowych dają powód do:

a) poważnych zastrzeżeń co do stosowania do statku powietrznego lub eksploatacji statku powietrznego minimalnych standardów ustanowionych w danym okresie zgodnie z konwencją, lub

b) poważnych zastrzeżeń odnośnie efektywnego utrzymywania i stosowania standardów bezpieczeństwa, ustanowionych w danym okresie zgodnie z konwencją

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

6. W przypadku, gdy przedstawiciel wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony odmówi dostępu dla przeprowadzenia, zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, inspekcji rampowej statku powietrznego eksploatowanego przez to wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze tej Umawiającej się Strony, druga Umawiająca się Strona może stwierdzić, że istnieją poważne zastrzeżenia, o których mowa w ustępie 5 niniejszego artykułu i wyciągnąć wnioski, o których mowa w tym ustępie.

7. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo do bezzwłocznego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony w przypadku, gdy pierwsza Umawiająca się Strona stwierdzi, w wyniku inspekcji rampowej, serii inspekcji rampowych, odmowy dostępu dla przeprowadzenia inspekcji rampowej, konsultacji lub innych działań, że istotne jest podjęcie bezzwłoczných działań dla bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

8. Wszelkie działania jednej Umawiającej się Strony podjęte zgodnie z ustępami 3 lub 7 niniejszego artykułu powinny być zakończone z chwilą, gdy zostanie zlikwidowana przyczyna takich działań.

Artykuł 6 **Ochrona lotnictwa**

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej umowy. Bez ograniczania całokształtu ich 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, otwartej do podpisu w Tokio 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, otwartej do podpisu w Hadze 16 grudnia 1970 roku oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, otwartej do podpisu w Montrealu 23 września 1971 roku, Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu 24 lutego 1988 roku oraz jakiegokolwiek innego wielostronnego porozumienia regulującego sprawy ochrony lotnictwa cywilnego wiążącego 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 załóg, portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej oraz każdego innego zagrożenia 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 takim zakresie, w jakim takie postanowienia i wymagania dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron.

4. Umawiające się Strony będą wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych posiadający swoje główne miejsce działalności lub miejsce

stałego zamieszkania na ich terytorium oraz użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium, działali zgodnie z takimi przepisami o ochronie lotnictwa.

5. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych żądać przestrzegania postanowień dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ustępach 3 i 4 niniejszego artykułu, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przylocie, wylocie i pobycie na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni na swoim terytorium skuteczne stosowanie odpowiednich środków dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów, załóg, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków oraz zapasów pokładowych, przed i w czasie wpuszczania na pokład lub załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie rozpatrywać jakąkolwiek prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie odpowiednich specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.

6. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statku powietrznego albo innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia tak szybko jak to możliwe i przy minimalnym zagrożeniu życia.

7. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą zażądać bezzwłocznych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony w sprawach ochrony lotnictwa.

8. Jeżeli Umawiająca się Strona ma uzasadnione podstawy, aby sądzić, że druga Umawiająca się Strona nie stosuje postanowień niniejszego artykułu, władze lotnicze pierwszej Umawiającej się Strony mogą zażądać natychmiastowych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony. Nie osiągnięcie zadawalającego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od daty takiej prośby stanowić będzie podstawę do zastosowania ustępu 4 artykułu 2 (Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie) niniejszej umowy. W nagłych

przypadkach Umawiająca się Strona może podjąć działania zgodnie z ustępem 4 artykułu 2 (Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie) przed upływem terminu piętnastu (15) dni. Wszelkie działania podjęte zgodnie z niniejszym ustępem będą zakończone w momencie, gdy druga Umawiająca się Strona dostosuje się do postanowień w sprawie ochrony zawartych w niniejszym artykule.

Artykuł 7

Oplaty od użytkownika

1. Oplaty stosowane na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony w odniesieniu do operacji przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę przy korzystaniu z portów lotniczych otwartych do użytku publicznego i innych urządzeń lotniczych na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony będą sprawiedliwe i w rozsądnej wysokości oraz pobierane zgodnie z jednolitymi warunkami stosowanymi bez dyskryminacji w odniesieniu do przynależności państwowej statków powietrznych.

2. Każda Umawiająca się Strona będzie zachęcać organy lub jednostki organizacyjne pobierające opłaty na jej terytorium do konsultacji z przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń oraz do przekazywania informacji z rozsądnym wyprzedzeniem, o propozycjach zmian opłat od użytkownika. Umawiające się Strony będą także zachęcać organy pobierające opłaty i wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze do wymiany informacji, jakie mogą być niezbędne dla umożliwienia dokładnego oszacowania zasadności opłat.

3. Oplaty w rozsądnej wysokości będą odzwierciedlać pełny koszt, ponoszony przez organy pobierające opłaty, za zapewnienie odpowiednich usług i urządzeń włączając rozsądną stopę zysku po odliczeniu amortyzacji.

Artykuł 8

Dane statystyczne

1. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą wymagać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony przekazania danych statystycznych dotyczących przewozów na uzgodnionych liniach przez takie wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze.

2. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą ustalić rodzaj danych statystycznych wymaganych od przedsiębiorstw lotniczych zgodnie z ustępem powyżej i wymagania takie będą stosowane na zasadach niedyskryminacyjnych.

Artykuł 9

Opłaty celne i inne opłaty

1. Statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowych przewozach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony będą zwolnione z wszelkich ograniczeń importowych, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz podobnych podatków i opłat nakładanych przez organy krajowe. Podobnie będą zwolnione części zapasowe i normalne wyposażenie statku powietrznego przeznaczone do naprawy, konserwacji i przeglądu takich statków powietrznych.

2. Poniższe materiały będą zwolnione z wszelkich ograniczeń importowych, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz podobnych podatków i opłat nakładanych przez organy krajowe przy ich wwozie przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub ich dostarczeniu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Zwolnienia te będą stosowane nawet, jeżeli takie materiały będą zużyte na jakimkolwiek odcinku lotu wykonywanego nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony, na którym zostały zabrane na pokład:

a) zapasy pokładowe (obejmują, ale nie ograniczają się do żywności, napojów i tytoniu), które zostały wwieszone lub zabrane na pokład na terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

- b) materiały pędne, smary (w tym płyny hydrauliczne) i zapasy techniczne podlegające zużyciu;
- c) części zapasowe, w tym silniki;

pod warunkiem, że w każdym przypadku takie materiały są przeznaczone do zużycia na pokładzie statku powietrznego w związku ustanowieniem lub eksploatacją międzynarodowych linii lotniczych przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze.

3. Zwolnienia określone w niniejszym artykule nie będą rozciągnięte na opłaty oparte na koszcie usług świadczonych wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również części zapasowe (w tym silniki), zapasy materiałów pędnych, smarów (w tym płynów hydraulicznych) i innych materiałów wymienionych w ustępie 1 i 2 niniejszego artykułu zabrane na pokład statków powietrznych eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tej Strony. Zapasy pokładowe przeznaczone do użycia na liniach wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych mogą być w każdym przypadku wyładowane. Wyposażenie i zapasy wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu mogą być poddane nadzorowi lub kontroli właściwych organów aż do momentu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie zgodnie z ustawami i procedurami celnymi tej Umawiającej się Strony.

5. Materiały reklamowe nie mające wartości handlowej używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą zwolnione z wszelkich ograniczeń importowych, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz podobnych opłat i podatków nakładanych przez organy krajowe.

6. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule będą także stosowane w przypadkach, gdy wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony zawarły porozumienia z innym przedsiębiorstwem lotniczym lub

przedsiębiorstwami lotniczymi w sprawie wypożyczenia lub transferu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony materiałów określonych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, pod warunkiem, że to inne przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze podobnie korzystają z takich zwolnień przyznanych przez drugą Umawiającą się Stronę.

7. Pasażerowie, bagaż rejestrowany i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu, nie będą poddawani kontroli z wyjątkiem kontroli związanej z ochroną lotnictwa, kontroli narkotykowej lub innych szczególnych okoliczności. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione z opłat celnych i innych podobnych opłat.

Artykuł 10 **Taryfy**

1. Każda Umawiająca się Strona zezwoli każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie swoich własnych taryf za przewóz lotniczy.

2. Taryfy pobierane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie będą podlegały zgłaszaniu władzom lotniczym którejkolwiek Umawiającej się Strony, o ile nie jest to wymagane przez prawo wewnętrzne.

3. Taryfy pobierane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą podlegały przepisom obu Umawiających się Stron dotyczącym konkurencji i ochrony konsumenta.

Artykuł 11 **Zdolność przewozowa**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały uczciwe i jednakowe możliwości wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą umową.

2. Przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów lotniczych, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą brały pod uwagę interesy wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, tak aby nie oddziaływać niewłaściwie na przewozy, które te ostatnie wykonują na całości lub części tych samych tras.

3. Zdolność przewozowa, która może być oferowana przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony na liniach lotniczych eksploatowanych w celu międzynarodowych przewozów na i z terytorium drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z ustępem 1(c) artykułu 3 niniejszej umowy będzie na poziomie ustalonym między władzami lotniczymi Umawiających się Stron przed rozpoczęciem takich przewozów przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze, a później okresowo aktualizowanym.

Artykuł 12 **Działalność handlowa**

1. Każda Umawiająca się Strona będzie podejmować wszelkie stosowne działania zgodnie z jej ustawodawstwem, w celu wyeliminowania wszelkich form dyskryminacji lub praktyk nieuczciwej konkurencji oddziałującej na pozycję konkurencyjną wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony przy wykonywaniu ich praw i uprawnień określonych w niniejszej umowie, włączając, ale nie ograniczając się do ograniczeń dotyczących sprzedaży przewozów lotniczych, płatności za towary, usług i transakcji lub przesyłanie nadwyżek dewizowych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze oraz przywozu, instalacji i używania wyposażenia komputerowego.

2. W przypadku, gdy władze lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony uznają, że ich wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze są przedmiotem dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, przekażą o tym powiadomienie władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony. Konsultacje, które mogą być przeprowadzone drogą dyplomatyczną, rozpoczną się jak najszybciej po przekazaniu powiadomienia, chyba, że pierwsza Umawiająca się Strona uzna, że sprawa została w międzyczasie uregulowana.

3. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą upoważnione, zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi przybycia, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony personelu kierowniczego i innego personelu specjalistycznego, niezbędnego do świadczenia przewozów lotniczych.

4. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do ustanawiania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony biur, przedstawicielstw i/lub oddziałów w celu świadczenia, promocji i sprzedaży przewozów lotniczych, zgodnie z odpowiednimi ustawami i przepisami wewnętrznymi drugiej Umawiającej się Strony. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, poprzez swoich agentów. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do używania w tym celu swoich własnych dokumentów przewozowych.

5. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do sprzedaży przewozów lotniczych w walucie lokalnej lub w walutach wymieniających oraz wymiany swoich wpływów na jakąkolwiek walutę wymieniającą, a także swobodnego transferu ich z terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów wewnętrznych oraz polityki drugiej Umawiającej się Strony, wymiana i transfer wpływów uzyskanych ze zwykle prowadzonej działalności będą mogły odbywać się według rynkowego kursu wymiany dla płatności bieżących stosowanego w momencie przedkładania prośby o wymianę lub transfer i nie będą podlegać żadnym opłatom, z wyjątkiem opłat zwykle pobieranych przy takich transakcjach.

6. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo, według własnego uznania, do pokrywania wydatków lokalnych ponoszonych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w tym związanych z zakupem materiałów pędnych, w walucie lokalnej lub, jeżeli jest to zgodne z lokalnymi przepisami dewizowymi, w walucie wymieniającej.

7. Zgodnie z ustawami i przepisami wewnętrznymi drugiej Umawiającej się Strony, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do wykonywania na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony własnej obsługi naziemnej lub zawierania umów z wybranym przez siebie agentem, w tym z jakimkolwiek innymi przedsiębiorstwami lotniczymi świadczącymi obsługę naziemną w pełnym zakresie lub w części. Prawa takie będą podlegać jedynie ograniczeniom wynikającym ze względów bezpieczeństwa lub ochrony portów lotniczych. Jeżeli względy takie wykluczają możliwość wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej lub zawierania umów z wybranym przez siebie agentem świadczącym usługi obsługi naziemnej, usługi takie będą udostępnione wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na zasadach nie dyskryminacyjnych w odniesieniu do wszystkich innych przedsiębiorstw lotniczych.

Artykuł 13 **Konsultacje**

1. Każda Umawiająca się Strona może, w każdym czasie, zażądać konsultacji dotyczących wprowadzania, interpretacji, stosowania lub zmiany niniejszej Umowy.

2. Z zastrzeżeniem innych postanowień zawartych w artykułach 5 (Bezpieczeństwo) i 6 (Ochrona lotnictwa), konsultacje takie, które mogą być przeprowadzone w drodze rozmów lub korespondencyjnie, rozpoczną się w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania takiej prośby, o ile wspólnie nie uzgodniono inaczej.

Artykuł 14 **Zmiana Umowy**

1. Niniejsza umowa może być zmieniona lub zaktualizowana w drodze pisemnego porozumienia między Umawiającymi się Stronami.

2. Jakakolwiek zmiana lub uaktualnienie wejdzie w życie w dniu, w którym Umawiające się Strony notyfikują sobie nawzajem pisemnie o spełnieniu odpowiednich wymogów dotyczących wejścia w życie zmiany lub uaktualnienia.

3. Jeżeli w odniesieniu do obu Umawiających się Stron wejdzie w życie wielostronna konwencja w sprawie transportu lotniczego, niniejsza umowa zostanie uznana za zmienioną, w celu dostosowania jej do postanowień takiej konwencji.

Artykuł 15

Rozstrzygnięcie sporów

1. Jakikolwiek spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej umowy, które nie mogą być rozstrzygnięte w trakcie negocjacji między Umawiającymi się Stronami, prowadzonych w drodze rozmów, korespondencyjnie lub drogą dyplomatyczną, będą przekazane, na żądanie którejkolwiek Strony, do rozstrzygnięcia trybunałowi arbitrażowemu.

2. W terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia drogą dyplomatyczną z żądaniem rozstrzygnięcia sporu przez arbitraż, każda Umawiająca się Strona wyznaczy arbitra. W terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty wyznaczenia ostatniego arbitra, obydwaj wyznaczeni arbitrzy wyznaczają przewodniczącego, który będzie obywatelem państwa trzeciego. Jeżeli w terminie sześćdziesięciu (60) dni od wyznaczenia przez jedną Umawiającą się Stronę swojego arbitra, druga Umawiająca się Strona nie wyznaczy swojego arbitra, lub jeżeli w terminie sześćdziesięciu (60) dni po wyznaczeniu drugiego arbitra, obaj arbitrzy nie uzgodnią wyznaczenia przewodniczącego, którąkolwiek Umawiająca się Strona może zwrócić się z prośbą do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od potrzeby. Jeżeli Przewodniczący Rady posiada obywatelstwo jednej Umawiającej się Strony, najwyższy rangą Wiceprzewodniczący, który nie jest wyłączony pod tym względem, dokona wyznaczenia.

3. Z wyjątkiem, gdy Umawiające się Strony ustalą inaczej lub o ile trybunał nie postanowi inaczej, w terminie czterdziestu pięciu (45) dni od daty pełnego ukonstytuowania się trybunału, każda Umawiająca się Strona przedstawi memorandum. Odpowiedzi powinny być przedstawione w terminie sześćdziesięciu (60) dni. Trybunał

przeprowadzi przesłuchanie na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, lub według własnego uznania, w terminie trzydziestu (30) dni od daty, do której powinny być przedstawione odpowiedzi.

4. Trybunał będzie dążyć do wydania pisemnego orzeczenia w terminie trzydziestu (30) dni od daty zakończenia przesłuchania, lub, jeżeli nie przeprowadzono przesłuchania, od daty złożenia obydwu odpowiedzi. Orzeczenie trybunału będzie podjęte większością głosów.

5. W terminie piętnastu (15) dni od daty otrzymania orzeczenia, Umawiające się Strony mogą przedkładać prośby o wyjaśnienie orzeczenia, a wyjaśnienie takie powinno zostać wydane w terminie piętnastu (15) dni od takiej prośby.

6. Jakikolwiek orzeczenie trybunału podjęte zgodnie z niniejszym artykułem będzie wiążące dla obu Umawiających się Stron.

7. Każda Umawiająca się Strona pokryje koszty wyznaczonego przez siebie arbitra. Pozostałe koszty trybunału arbitrażowego będą równo podzielone między Umawiającymi się Stronami.

8. Jeżeli, i jak długo, którakolwiek Umawiająca się Strona nie podporządkowuje się orzeczeniu wydanemu zgodnie z ustępem 6 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, zawiesić lub cofnąć jakiegokolwiek prawa lub przywileje, wynikające z niniejszej umowy, w odniesieniu do nie podporządkowującej się Umawiającej się Strony, informując o swojej decyzji drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 16

Wypowiedzenie

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym terminie przekazać drugiej Umawiającej się Stronie pisemne powiadomienie o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej umowy. Powiadomienie takie będzie przekazane równocześnie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Umowa utraci moc o północy (według czasu miejsca otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę) bezpośrednio przed upływem jednego roku od daty otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, o ile powiadomienie

nie zostanie wycofane w drodze porozumienia między Umawiającymi się Stronami przed upływem tego terminu.

2. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania powiadomienia o wypowiedzeniu przez drugą Umawiającą się Stronę, powiadomienie będzie uznane za otrzymane po upływie czternastu (14) dni od daty potwierdzenia otrzymania powiadomienia przez ICAO.

Artykuł 17
Rejestracja
w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Niniejsza umowa i wszystkie zmiany do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 18
Wejście w życie

1. Niniejsza umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony i może zostać wypowiedziana zgodnie z artykułem 16 (Wypowiedzenie).

2. Niniejsza umowa wejdzie w życie w dniu, w którym Umawiające się Strony poinformują się wzajemnie pisemnie o spełnieniu ich odpowiednich wymagań dotyczących wejścia w życie niniejszej umowy.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą umowę.

SPORZĄDZONO w *Warszawie* dnia *28 kwietnia* 2004 roku w dwóch egzemplarzach, w językach polskim i angielskim, przy czym obydwie teksty posiadają jednakową moc.

Włodzisław Karpiś
Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej

Phawlen
Z upoważnienia Rządu
Australii

ZAŁĄCZNIK**Dział 1****Wykaz Tras****Część I**

Trasy do eksploatacji w jednym lub w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze Polski:

Punkty w Polsce	Punkty pośrednie	Punkty w Australii	Punkty położone dalej
jakikolwiek	jakikolwiek	jakikolwiek	jakikolwiek

Część II

Trasy do eksploatacji w jednym lub obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze Australii:

Punkty w Australii	Punkty pośrednie	Punkty w Polsce	Punkty położone dalej
jakikolwiek	jakikolwiek	jakikolwiek	jakikolwiek

Uwagi:

1. Według uznania zainteresowanych wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, punkty na określonych trasach mogą być omijane w jakimkolwiek lub wszystkich lotach pod warunkiem, że linia rozpoczyna się albo kończy w punkcie na terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze.

2. Według swojego uznania, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach mogą:

(a) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego; oraz

(b) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego statku powietrznego na jakikolwiek inny swój statek powietrzny w jakichkolwiek punktach na trasach.

3. Według uznania wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych mogą być obsługiwane punkty pośrednie i punkty położone dalej, nie wymienione w wykazie tras, pod warunkiem, że nie będzie zabierany lub wyładowywany ruch między takimi punktami a punktami położonymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

4. Korzystanie z praw handlowych będzie przedmiotem okresowych uzgodnień między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

Dział 2 **Zmiana pojemności**

Stosownie do rodzaju wykonywanego przewozu lotniczego, do którego jest upoważnione na podstawie niniejszej umowy, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może wykonywać przewóz lotniczy na jakimkolwiek odcinku lub odcinkach tras wymienionych w dziale 1 niniejszego załącznika, w tym jako przedsiębiorstwo lotnicze nie operujące, na podstawie porozumień o współpracy handlowej, włączając dzielenie oznaczeń linii z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, bez jakichkolwiek ograniczeń dotyczących zmiany typu lub ilości

eksploatowanych statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie lub punktach na trasie, pod warunkiem, że wszystkie operacje obejmujące zmianę statku powietrznego będą wykonywane zgodnie z artykułem 11 niniejszej umowy.

A G R E E M E N T
B E T W E E N
T H E G O V E R N M E N T O F T H E R E P U B L I C O F P O L A N D
A N D T H E G O V E R N M E N T O F A U S T R A L I A
R E L A T I N G T O A I R S E R V I C E S

The Government of the Republic of Poland and the Government of Australia (hereinafter, "the Contracting Parties");

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

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 transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "Aeronautical authorities" means for each Contracting Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Contracting Party to the other Contracting Party;
- (b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (c) "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (d) "Airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (e) "Cargo" includes cargo and mail;
- (f) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;
- (g) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;
- (h) "Ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo or baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;

(i) "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;

(j) "Tariffs" means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra- or interline basis, charged by designated airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;

(k) "Stop for non-traffic purposes" has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;

(l) "Territory" means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of a State whose government is a Contracting Party to this Agreement;

(m) "User charges" means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

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

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

navigation of the aircraft, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:

- (a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
- (c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

4. Either Contracting Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 2 (b) or 2 (c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

6. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 5 (Safety) or Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the designated 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 designated 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 4

Application of Laws

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

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules 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 or aircraft of the other Contracting Party's designated 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 services in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, postal and similar regulations.

ARTICLE 5

Safety

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purposes 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 that are still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal 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 flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of Rights), of this Agreement certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party including, but not limited to, the safety standards relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

3. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards 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 that other Contracting Party shall

take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, or in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 4 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement.

4. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of any examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives 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 the 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.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by the representative of that designated airline or airlines the

other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of a designated airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access to a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 6

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation 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, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, 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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to 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 set out in Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. 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. Each Contracting Party shall also give positive 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 such incident or threat thereof as rapidly as possible commensurate with minimum risk of life.

7. With regard to aviation security, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 4 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 4 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 7

User Charges

1. Charges applied in the territory of either Contracting Party to the operations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party for the use of airports open to public use 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.

2. Each Contracting Party shall encourage charging authorities or bodies in its territory to consult with, and provide reasonable notice of any proposed changes in user charges to, the designated airlines using the services and facilities. The Contracting Parties shall also encourage the charging authorities and designated airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of the charges.

3. Reasonable charges reflect the full cost to the charging authority of providing the relevant services and facilities including a reasonable return on assets after depreciation.

ARTICLE 8

Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require a designated airline of the other Contracting Party to provide statements of statistics related to the traffic carried on the agreed services by that designated airline.
2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may determine the nature of the statistics required to be provided by airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 9

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be exempt from: all import restrictions; customs duties; excise taxes; and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts and normal aircraft equipment for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt.
2. The following items shall be exempt from: all import restrictions; customs duties; excise taxes; and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party. These exemptions shall apply even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board:

- (a) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;**
- (b) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies;**
- (c) spare parts including engines;**

provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that Party. Aircraft stores intended for use on the designated airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.

5. Advertising materials having no commercial value used by the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes and similar fees and charges imposed by national authorities.

6. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other

airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

7. Passengers, hold baggage and cargo 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 or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine its own tariffs for the transport of traffic.
2. Unless required by domestic law, tariffs charged by designated airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.
3. Tariffs charged by designated airlines shall be subject to the competition and consumer laws of both Contracting Parties.

ARTICLE 11

Capacity

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to conduct international air transportation in accordance with this Agreement.
2. In the conduct of international air transportation the designated airlines of each Contracting Party shall take into consideration the

interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The capacity which may be operated by the designated airlines of each Contracting Party, on air services performed for the carriage of international traffic to and from the territory of the other Contracting Party, in accordance with paragraph 1 (c) of Article 3 of this Agreement, shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement of such services by the designated airlines concerned and from time to time thereafter.

ARTICLE 12

Commercial Opportunities

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by designated airlines, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. 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, stay, and employment, to bring in and maintain in

the territory of the other Contracting Party managerial and other highly skilled specialist staff required for the provision of air transportation.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices, representations and/or branches in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services in accordance with the applicable national laws and regulations of the other Contracting Party. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

6. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

7. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform, in accordance with the internal laws and regulations of the other Contracting Party, its own ground handling or contract with a competing agent of its choice, including any other airlines which perform ground handling, for such services in whole or in part. These rights shall be subject to restrictions resulting from considerations of airport safety or security. Where such considerations preclude a designated airline from performing its own ground handling or contracting with an agent of its choice for ground handling services, these services shall be made available to that designated airline on a non-discriminatory basis with all other airlines.

ARTICLE 13

Consultations

1. **Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.**
2. **Except as otherwise provided in Articles 5 (Safety), and 6 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.**

ARTICLE 14

Amendment of Agreement

1. **This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.**
2. **Any amendment or revision shall enter into force on the date on which the Contracting Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been fulfilled.**
3. **If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention.**

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

1. Any disputes relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council 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. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within sixty (60) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

5. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
6. Any arbitration decision reached pursuant to this Article is binding on both Contracting Parties.
7. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
8. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph 6 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default, informing the other Contracting Party of its decision.

ARTICLE 16

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 communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of notice by the Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.
2. In default of acknowledgement of 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 date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 17**Registration with the International Civil Aviation Organization**

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

ARTICLE 18**Entry into Force**

1. This Agreement shall remain in force indefinitely, unless terminated in accordance with Article 16 (Termination).

2. This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties shall have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE at *Warsaw* this *28* day of *April*, 2004,
in duplicate in the Polish and English languages, both texts being equally authentic.



For the Government
of the Republic of Poland



For the Government
of Australia

ANNEX

Section 1

ROUTE SCHEDULE

Part I

Routes to be operated in either or both directions by the designated airline(s) of Poland:

Points in Poland	Intermediate Points	Points in Australia	Points Beyond
Any	Any	Any	Any

Part II

Routes to be operated in either or both directions by the designated airline(s) of Australia:

Points in Australia	Intermediate Points	Points in Poland	Points Beyond
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. Points on the specified routes may, at the option of the designated airlines concerned, be omitted on any or all flights provided that the

service either begins or terminates at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. The designated airlines may at their option, on any or all flights:
 - (a) combine different flight numbers within the one aircraft operation; and
 - (b) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes.
3. Intermediate and beyond points not listed in the above routes may be served at the option of the designated airlines provided that no traffic is uplifted or discharged between such points and points in the territory of the other Contracting Party.
4. The traffic rights to be exercised shall be as decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties from time to time.

Section 2

CHANGE OF GAUGE

Subject to it performing the type of air transportation for which it is authorised under this Agreement, on any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any designated airline may perform air transportation, including as a non-operating airline, under co-operative marketing arrangements, including code sharing, with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type or number of aircraft operated, provided that, all operations involving change of aircraft shall be conducted in conformity with Article 11 of this Agreement.