



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 27 stycznia 2021 r.

Poz. 111

UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Indonezji
dotycząca regularnej komunikacji lotniczej,

podpisana w Dżakarcie dnia 13 grudnia 1991 r.

Przekład

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Indonezji, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami",

pragnąc rozwijać wzajemne stosunki w dziedzinie lotnictwa cywilnego

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1 DEFINICJE

Dla celów niniejszej umowy i jej Załącznika:

- a/ wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, albo osobę lub organ, upoważniony do wykonywania funkcji, aktualnie należących do wymienionego Ministra lub funkcji podobnych; a w przypadku Rządu Republiki Indonezji, Ministra Komunikacji albo osobę lub organ, upoważniony do wykonywania funkcji, aktualnie należących do wymienionego Ministra lub funkcji podobnych;
- b/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy;
- c/ wyrażenie "terytorium" oznacza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Indonezji zdefiniowane w ich ustawach oraz przylegające obszary, nad którymi Rzeczpospolita Polska i Republika Indonezji posiadają zwierzchnictwo, suwerenne prawa lub jurysdykcję zgodnie z prawem międzynarodowym.

Artykuł 2 PRAWA OPERACYJNE

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu ustanowienia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach wyszczególnionych w Załączniku do niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami".

2. Przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie, korzystając przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

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

Artykuł 3 ZEZWOLENIE EKSPLOATACYJNE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być przekazane do wiadomości przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, po otrzymaniu zawiadomienia o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego. Udzielone zezwolenie eksploatacyjne nie może być przekazane innemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przeniesione na inne przedsiębiorstwo lotnicze bez zgody tej Umawiającej się Strony, która wydała takie zezwolenie.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji

międzynarodowych linii lotniczych zgodnie z postanowieniami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, z jej późniejszymi zmianami.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, lub nałożenia takich warunków, jakie może ona uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób posiadających jej przynależność państwową.

5. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego, zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 9 niniejszej Umowy, jest w mocy w odniesieniu do tej linii.

Artykuł 4 ZAWIESZENIE I COFNIECIE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw, określonych w Artykule 2 niniejszej Umowy, przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony lub też nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

- a/ w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób posiadających jej przynależność państwową, albo
- b/ w przypadku, nieprzestrzegania przez przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa, albo
- c/ w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze nie będzie eksploatować uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

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

Artykuł 5 REGULOWANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ

1. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych będą oferować zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidzianemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na tych liniach.

2. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy wewnętrzne Umawiającej się Strony, porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi w przedmiocie eksploatacji uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 6 ZWOLNIENIE Z OPŁAT CELNYCH I INNYCH OPŁAT

1. Statki powietrzne, używane na liniach międzynarodowych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych opłat i podatków, pod warunkiem, że statek powietrzny opuści terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statku powietrznego do czasu jego odlotu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

a/ zapasy pokładowe wzięte na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone

- przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- b/ części zapasowe i normalne wyposażenie, wwiezione na terytorium jednej Umawiającej się Strony, niezbędne do naprawy lub eksploatacji statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- c/ materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, w której zostały załadowane na pokład.

3. Jeżeli przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu mogą być poddane kontroli celnej tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyladowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi celnemu aż do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

Artykuł 7 TRANZYT BEZPOŚREDNI

Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

Artykuł 8 STOSOWANIE PRAWA

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wlot, przebywanie i wylot z jej terytorium statków powietrznych, używanych w żegludze międzynarodowej, eksploatację i żeglugę statków powietrznych w

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

2. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące wlot, przebywanie i odlot ze swojego terytorium, pasażerów, załóg, poczty i towarów, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, a w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i ładunków zabieranych na pokład statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 9

TARYFY

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyłym uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą w miarę możliwości uzgadniane przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy. Porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiąganę przy zastosowaniu procedury ustanowienia taryf ustalonej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

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

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek powodu taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego Artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron zawiadomią władze

lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu władze lotnicze obu Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf, zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

Artykuł 10 POSTANOWIENIA FINANSOWE

1. Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi dokonywane będą z zachowaniem postanowień układu płatniczego, obowiązującego między obu krajami i przy zachowaniu aktualnych przepisów dewizowych stosowanych na ich terytoriach.

W przypadku braku odpowiednich postanowień układu płatniczego, wyżej wymienione rozliczenia i płatności będą dokonywane w walutach wymiennalnych.

2. Każda Umawiająca się Strona zwalnia przychody uzyskane z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze od podatków, podatków od zysków, jak również od innych opłat.

Artykuł 11 PRZEDSTAWICIELSTWA

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą miały prawo utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swe przedstawicielstwo z personelem niezbędnym do eksploatacji uzgodnionych linii.

Artykuł 12 KONSULTACJE

Władze lotnicze Umawiających się Stron w duchu ścisłej współpracy, od czasu do czasu, będą konsultować się wzajemnie w celu zapewnienia przestrzegania i należytego stosowania postanowień niniejszej Umowy i jej Załącznika.

Artykuł 13 ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia jakiejś osobie lub organowi albo na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór będzie przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczają dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda Umawiająca się Strona powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następujących sześćdziesięciu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel Państwa trzeciego, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

Artykuł 14 OCHRONA LOTNICTWA

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje prawa i zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego, w tym Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko

bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część ich wzajemnych stosunków, wynikających z niniejszej Umowy.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załóg statków powietrznych, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej, oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotniczego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej przedsiębiorstw lotniczych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3 wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzenia odpowiedniej kontroli załóg, ładunków, zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urzędzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie

środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

Artykuł 15 WYMIANA DANYCH STATYSTYCZNYCH

Władza lotnicza którejkolwiek Umawiającej się Strony będzie dostarczać władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, takie dane statystyczne okresowe lub inne, jakie mogą być rozsądnie wymagane, w celu dokonania przeglądu zdolności przewozowej oferowanej na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron.

Artykuł 16 ZMIANY

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie wszelką zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane. Konsultacje między Umawiającymi się Stronami w sprawie proponowanych zmian powinny rozpocząć się w ciągu sześćdziesięciu dni od daty zgłoszenia żądania takich konsultacji przez jedną Umawiającą się Stronę.

2. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia takiej zmiany.

3. Wszelkie zmiany niniejszej Umowy lub jej Załącznika, wprowadzone zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego Artykułu, wejdą w życie po ich potwierdzeniu w drodze wymiany not. pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 17 WYPOWIEDZENIE

Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony.

Którakolwiek Umawiająca się Strona może w każdym czasie wypowiedzieć Umowę w drodze notyfikacji. W takim przypadku niniejsza Umowa utraci swą moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 18
REJESTRACJA

Umowa niniejsza będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 19
TYTUŁY

Tytuły Artykułów niniejszej Umowy służą tylko dla ułatwienia powoływania się i nie wpływają w żaden sposób na interpretację Artykułów.

Artykuł 20
WEJŚCIE W ŻYCIE

Umowa niniejsza będzie stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania, a ostatecznie wejdzie w życie gdy tylko obie Umawiające się Strony przekażą sobie pisemną notyfikację w drodze wymiany not dyplomatycznych, że zostały spełnione ich formalne konstytucyjne wymogi odnośnie wejścia w życie.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani Pełnomocnicy, należycie w tym celu upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Dżakarcie dnia 13 grudnia 1991 roku, w dwóch egzemplarzach, w języku angielskim.

Z A Ł A C Z N I K

Część I

Trasy do eksploatacji w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Republiki Indonezji:

punkty w Indonezji - 2 punkty w Południowo-Wschodniej Azji - 2 punkty w Azji Subkontynentalnej, włączając Sri Lankę - 2 punkty na Bliskim Wschodzie -, 2 punkty w Europie - Warszawa - 2 punkty położone dalej

Część II

Trasy do eksploatacji w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

punkty w Polsce - 1 punkt w Europie - 2 punkty na Bliskim Wschodzie - 2 punkty w Azji Subkontynentalnej, włączając Sri Lankę - 3 punkty w Azji Południowo-Wschodniej - Dżakarta - 2 punkty położone dalej

Część III

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony może, w jakichkolwiek lub we wszystkich lotach, omijać jakkolwiek z powyższych punktów pod warunkiem, że uzgodnione linie na trasie rozpoczynają się i kończą na terytorium tej Umawiającej się Strony.

Część IV

Punkty pośrednie i punkty położone dalej zostaną uzgodnione przez oba wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze i będą przedmiotem zatwierdzenia przez władze lotnicze.

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND AND
THE REPUBLIC OF INDONESIA
RELATING TO SCHEDULES AIR TRANSPORT

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Indonesia hereinafter called "the Contracting Parties",

desiring to promote the mutual relations in the area of civil aviation,

have agreed as follows:

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement and of the Annex thereto:

- a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Republic of Poland the Minister of Transport and Maritime Economy and any person or body authorized to perform functions at present exercised by the said Minister or similar functions; and in the case of the Government of the Republic of Indonesia the Minister of Communications and any person or body authorized to perform functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
- b) the term "designated airline" shall mean an airline which has been designated for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- c) the term "territory" means the territory of the Republic of Poland and the Republic of Indonesia as define in

theirs laws and the adjacent areas over which the Republic of Poland and the Republic of Indonesia have sovereignty, sovereign rights or jurisdiction in accordance with the international law.

Article 2

TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

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

Article 3

OPERATING AUTHORIZATIONS

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

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December 1944, with the later amendments thereto.

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

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

Article 4

SUSPENSION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an

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

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

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

Article 5

CAPACITY PROVISIONS

1. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the international carriage on these services.

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

Article 6

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft engaged in international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided this aircraft is re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board this aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes with the exception of charges corresponding to the performed service:

- a) aircraft stores taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party,
- b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party,
- c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. If national laws or regulations of either Contracting Party so require material referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unload in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

Article 7

DIRECT TRANSIT TRAFFIC

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 8

APPLICATION OF LAWS

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular these regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 9

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraphs 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provision of paragraph 2 of this Article or if during the first thirty days of the forty-five days period referred to in paragraph 3 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

6. The tariffs established in accordance with the provision of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with provision of this Article.

Article 10

FINANCIAL PROVISION

1. Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provision of the payment agreement being in force between both countries and in conformity with currency regulations being in force on their territories.

In the absence of the appropriate provision of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in convertible currency.

2. Each Contracting Party exempts receipts coming from the operation of aircraft in international traffic by the designated airline from any taxes, charges from profits as well as from other financial charges.

Article 11

REPRESENTATIONS

The designated airlines shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party their representation with the necessary personnel to operate the agreed air services.

Article 12

CONSULTATIONS

In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provision of this Agreement and the Annex thereto.

Article 13

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 negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitration^{or} shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 14

AVIATION SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm their rights and obligations under international law, including the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December

1944, and including the Convention on Offences and Certain Other Acts committed on board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971. The Contracting Parties affirm that their obligations to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of their mutual relations under the present Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all possible assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security standards are applicable to the Contracting Parties; and require that operators of aircraft of their registry or operators 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 standards.

4. Each Contracting Party agrees that its airline/s/ may be required to observe the aviation security standards referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reason-

able special security measures to meet a particular threat.

5. 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.

Article 15

EXCHANGE OF STATISTICAL DATA

The aeronautical authority of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party upon their request such periodics or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties.

Article 16

MODIFICATION

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendment it considers desirable to bring to this Agreement. The consultation between the Contracting Parties concerning the proposed amendments shall begin within a period sixty days from the date of the presentation of the request for such consultation by one Contracting Party.

2. If either Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.

3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to

paragraph 1 or 2 of this Article shall come into effects when confirmend by an exchange of notes between the Contracting Parties.

Article 17

TERMINATION

This Agreements is concluded for indefinite time.

Either Contracting Party may at any time denounceit by notification. In such a case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of notification by the other Contracting Party.

Article 18

REGISTRATION

This Agreement shall be registered with International Civil Aviation Organization.

Article 19

TITLES

Titles to the Articles in this Agreement are for convenience of reference only and shall not in any way affect the interpretation of the Articles.

Article 20

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall apply provisionally on the date of signature and definitively enter into force as soon as both Contracting Parties give written notification to each other by exchange of diplomatic notes that their respective constitutional requirements for definite entry into force have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries,
being duly authorized thereto by their respective Governments,
have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Jakarta, this *13th* day of *December*
1991
in the english language.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF POLAND

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. J. Szewowski". The signature is written in a cursive style with a large initial 'M'.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style. The signature is somewhat stylized and difficult to read precisely, but appears to be a name.

A N N E X

Section I

Routes to be served by the designated airline of the Republic of Indonesia in both directions:

points in Indonesia - 2 points in South-East Asia - 2 points in Asia Subcontinent including Sri Lanka - 2 points in Middle East - 2 points in Europe - Warsaw - 2 point beyond

Section II

Routes to be served by the designated airline of the Republic of Poland in both directions:

points in Poland - 1 point in Europe - 2 points in Middle East - 2 points in Asia Subcontinent including Sri Lanka - 3 points in South-East Asia - Jakarta - 2 points beyond

Section III

The designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

Section IV

Intermediate points and points beyond will be agreed by both designated airlines and are subject to aeronautical authorities approval.