



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 22 stycznia 2021 r.

Poz. 91

UMOWA

**między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Socjalistycznej Republiki Wietnamu
o cywilnej komunikacji lotniczej,**

podpisana w Warszawie dnia 11 września 1976 r.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Socjalistycznej Republiki Wietnamu, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami", pragnąc uregulować wzajemne stosunki w dziedzinie cywilnej komunikacji lotniczej, zgodziły się na następujące postanowienia:

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszej Umowy i Załącznika do niej:

- a/ określenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ministra Komunikacji, a w przypadku Socjalistycznej Republiki Wietnamu, Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego Wietnamu, albo w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ, które byłyby uprawnione do wykonywania funkcji należących do tych władz,
- b/ określenie "międzynarodowa linia lotnicza" oznacza każdą regularną linię lotniczą wykonywaną w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego państwa przez statki powietrzne w celu publicznego przewozu pasażerów, towarów lub poczty,
- c/ określenie "przedsiębiorstwo przewozu lotniczego" oznacza każde przedsiębiorstwo przewozu lotniczego oferujące lub wykonujące przewozy na międzynarodowej linii lotniczej,
- d/ określenie "lądowanie w celach niehandlowych" oznacza lądowanie dla jakiegokolwiek innego celu niż zabieranie lub pozostawianie pasażerów, towarów lub poczty,
- e/ określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" oznacza każde przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, które zostanie wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzyma zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami artykułu 3 tej Umowy.

Artykuł 2

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

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

- a/ przelotu przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b/ lądowania na tym terytorium w celach niehandlowych na lotniskach otwartych dla ruchu międzynarodowego,
- c/ zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, bagażu, poczty i towarów w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

3. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawo zabierania i pozostawiania pasażerów, towarów i poczty w ramach przewozów wykonywanych poza częstotliwościami ustalonymi dla regularnych międzynarodowych linii lotniczych /loty nieregularne/; takie loty mogą być wykonywane po uzyskaniu zgody władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona może wyznaczyć przedsiębiorstwo przewozu lotniczego do eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to będzie podane w drodze pisemnej do wiadomości przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, udzieli niezwłocznie przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze każdej z Umawiających się Stron będą mogły żądać od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych.

4. Z chwilą otrzymania zezwolenia eksploatacyjnego, przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo może w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że w stosunku do tej linii została ustalona taryfa zgodnie z artykułem 20 niniejszej Umowy.

Artykuł 4

1. Każda Umawiająca się Strona może cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonywanie praw wymienionych w artykule 2 niniejszej Umowy przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony lub też poddać wykonywanie tych praw warunkom, które uzna za niezbędne, o ile przedsiębiorstwo to nie będzie eksploatować uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie i Załączniku do niej.

2. Prawo to będzie 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

Każda Umawiająca się Strona wyznaczy dla każdej uzgodnionej linii drogę lotniczą, która ma być używana na jej terytorium oraz porty lotnicze, z których dana linia może korzystać.

Artykuł 6

Statki powietrzne jednej Umawiającej się Strony nie mogą wykonywać przewozów pasażerów, poczty i towarów między dwoma punktami położonymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 7

Członkowie załogi każdego statku powietrznego używanego w międzynarodowej żegludze powietrznej powinni posiadać świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez tę Umawiającą się Stronę, na terytorium której statek powietrzny jest zarejestrowany; powinni oni posiadać obywatelstwo tej Umawiającej się Strony. W przypadku posiadania obywatelstwa kraju trzeciego, wymagana jest zgoda drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 8

Każdy statek powietrzny używany w międzynarodowej żegludze powietrznej powinien posiadać właściwe znaki przynależności państwowej i rejestracyjne oraz powinien być zaopatrzony w świadectwo zdatności do lotu, wydane lub potwierdzone przez Umawiającą się Stronę, na terytorium której statek powietrzny jest zarejestrowany.

Artykuł 9

Każdy statek powietrzny Umawiającej się Strony znajdujący się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony powinien mieć na pokładzie następujące dokumenty:

- a/ kartę rejestracyjną,
- b/ świadectwo zdatności do lotu,

- c/ odpowiednie licencje dla każdego członka załogi,
- d/ dziennik podróży,
- e/ licencję na pokładową stację radiową,
- f/ listę imienną pasażerów z podaniem miejsca wejścia na pokład i miejsca przeznaczenia, jeżeli przewozi pasażerów,
- g/ manifest i szczegółowe deklaracje towarowe, jeżeli przewozi towary.

Artykuł 10

Świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa uzdolnienia i licencje, wydane lub potwierdzone przez Umawiającą się Stronę, na terytorium której statek powietrzny jest zarejestrowany, powinny być uznane przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 11

Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym drugiej Umawiającej się Strony będącym w niebezpieczeństwie na jej terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce, oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków powietrznych lub władzom drugiej Umawiającej się Strony, na udzielanie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności.

Artykuł 12

W sprawie wypadku, któremu uległ statek powietrzny jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i który pociągnął za sobą śmierć lub poważne obrażenia albo wskazuje na istnienie poważnych usterek technicznych na statku powietrznym lub w udogodnieniach dla żeglugi powietrznej, Umawiająca się Strona, na terytorium której nastąpił wypadek, wdroyży dochodzenie co do okoliczności wypadku. Umawiającej się Stronie, na terytorium której statek powietrzny jest zarejestrowany, powinno

się umożliwić wyznaczenie obserwatorów, według jej uznania, którzy byliby obecni przy dochodzeniu. Wyznaczenie obserwatorów posiadających obywatelstwo krajów trzecich wymaga zgody drugiej Umawiającej się Strony. Umawiająca się Strona prowadząca dochodzenie poda do wiadomości drugiej Umawiającej się Stronie sprawozdanie i wnioski w danej sprawie. Koszty związane z badaniem wypadku lotniczego ponosi ta Umawiająca się Strona, której statek powietrzny uległ wypadkowi.

Artykuł 13

1. Przedsiębiorstwa wyznaczone przez Umawiające się Strony w celu eksploatacji uzgodnionych linii będą dążyły do oferowania zdolności przewozowej odpowiadającej bieżącemu i rozsądnie przewidywanemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na tych liniach.

2. Warunki eksploatacji uzgodnionych linii, w tym między innymi zdolność przewozowa, częstotliwość i rozkłady lotów oraz warunki wzajemnej współpracy handlowej i technicznej, mogą być ustalone w drodze bezpośrednich porozumień między wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron.

3. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy prawne jednej z Umawiających się Stron porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami w przedmiocie eksploatacji uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 14

Z zastrzeżeniem odmiennych postanowień niniejszej Umowy:

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście statków powietrznych, używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej, względnie eksploatację i żeglugę wspomnianych statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie

również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście pasażerów, załóg, poczty i towarów, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą paszportów, cła, odprawy i kontroli sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i towarów zabieranych na pokład statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 15

Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo regulowania lub zakazywania z uwagi na porządek publiczny i bezpieczeństwo przewozu na swoim terytorium lub nad swoim terytorium określonych przedmiotów pod warunkiem, że nie będą czynione żadne różnice w tym względzie między krajowymi statkami powietrznymi drugiej Umawiającej się Strony a statkami powietrznymi innych państw oraz, że nie będą stosowane żadne ograniczenia, które mogłyby krępować przewóz i używanie na statkach powietrznych urządzeń niezbędnych do ich eksploatacji lub nawigacji albo dla bezpieczeństwa pasażerów lub personelu.

Artykuł 16

Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się zastosować wszelkie możliwe w praktyce środki przez wydanie odpowiednich przepisów lub w inny sposób w celu ułatwienia i usprawnienia żeglugi statków powietrznych między terytoriami Umawiających się Stron i zapobieżenia wszelkiej zbytecznej zwłoce w stosunku do statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunku, w szczególności o ile chodzi o zastosowanie przepisów dotyczących kontroli sanitarnej, cła i odprawy.

Artykuł 17

1. Statki powietrzne, używane w międzynarodowej żegludze powietrznej przez wyznaczone przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony,

a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe, w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń, przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą zwolnione od wszystkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych opłat i należności pod warunkiem, że te statki powietrzne zostaną wywiezione a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu.

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

- a/ zapasy pokładowe, wzięte na terytorium jednej Umawiającej się Strony w ilościach ustalonych przez właściwe władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie statków powietrznych, używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony,
- b/ części zamienne i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony,
- c/ materiały pędne, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te byłyby zużyte przy wykonywaniu lotu na części trasy ponad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane.

3. Materiały propagandowo-reklamowe będą zwolnione na terytorium drugiej Umawiającej się Strony od opłat celnych i innych opłat i należności pod warunkiem, że materiały te będą posiadały oznaczenia wyznaczonych przedsiębiorstw.

4. Będą również zwolnione od opłat celnych oraz innych opłat i należności urządzenia biurowe, urządzenia mieszkań personelu biur, o których mowa w artykule 24 niniejszej Umowy, a także samochody

wwiezione na terytorium drugiej Umawiającej się Strony do użytku służbowego wyznaczonych przedsiębiorstw.

5. Jeżeli ustawy lub przepisy jednej Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą poddane kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 18

Normalne wyposażenie pokładowe, jak również produkty i zapas trzenie znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony, mogą być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych władz do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zezwoleniem tych władz.

Artykuł 19

Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony, nie opuszczający pomieszczeń tranzytowych, będą poddani uproszczonej kontroli, z wyjątkiem przypadków podyktowanych względami bezpieczeństwa. Bagaż i towar w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych należności.

Artykuł 20

1. Taryfy, które będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej z Umawiających się Stron do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należytym uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, a zwłaszcza kosztu eksploatacji, słusznego zysku oraz taryf innych przedsiębiorstw przewozu lotniczego.

2. Taryfy wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu będą ustalone, w miarę możliwości, w drodze wzajemnego porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami przewozu lotniczego, eksploatującymi całość lub część danej trasy.

3. Zaprojektowane taryfy będą podlegały zatwierdzeniu przez władze lotnicze Umawiających się Stron, przy czym powinny one być przedłożone do zatwierdzenia co najmniej na czterdzieści pięć dni przed datą przewidzianą dla wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten będzie mógł być skrócony pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z taryf lub z jakiegokolwiek innego 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 Umawiających się Stron będą dążyły do ustalenia taryfy 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 obowiązują do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami tego artykułu.

Artykuł 21

Każda z Umawiających się Stron może nałożyć słuszne i sprawiedliwe opłaty za korzystanie z portów lotniczych i innych urządzeń.

Artykuł 22

Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami będą dokonywane zgodnie z postanowieniami umowy płatniczej obowiązującej między obydwojoma krajami i zgodnie z przepisami dewizowymi obowiązującymi na ich terytoriach.

Artykuł 23

1. Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się nie pobierać żadnego podatku od wpływów lub dochodów pochodzących z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony.

2. Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się nie pobierać podatku od wynagrodzeń pracowników drugiej Umawiającej się Strony delegowanych z kraju do pracy w przedstawicielstwach, o których mowa w artykule 24 niniejszej Umowy.

Artykuł 24

Każde wyznaczone przedsiębiorstwo może utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swe przedstawicielstwo z personelem niezbędnym dla eksploatacji uzgodnionych linii. Personel tego przedstawicielstwa może składać się z obywateli jednej lub obu Umawiających się Stron. Będzie on przestrzegał ustaw i przepisów obowiązujących na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 25

Władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu konsultowały się w duchu ścisłej współpracy w celu zapewnienia należytego stosowania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

Artykuł 26

Spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy lub Załącznika do niej będą rozstrzygane w drodze bezpośrednich rokowań między właściwymi władzami lotniczymi.

W przypadku nieosiągnięcia porozumienia w drodze rokowań między władzami lotniczymi, spór będzie rozstrzygany w drodze dyplomatycznej.

Artykuł 27

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 na temat proponowanej zmiany rozpoczną się w ciągu sześćdziesięciu dni licząc od daty skierowania propozycji przez jedną z Umawiających się Stron.

2. Każda zmiana do niniejszej Umowy, z wyjątkiem Załącznika, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępu 1 niniejszego artykułu, wejdzie w życie po jej potwierdzeniu w drodze wymiany not między Umawiającymi się Stronami.

3. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za pożądane wprowadzenie zmian do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze Umawiających się Stron mogą je wprowadzić w drodze wzajemnego porozumienia.

Artykuł 28

Umowa niniejsza jest zawarta na czas nieokreślony.

Może ona być wypowiedziana w drodze notyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron i w takim przypadku utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia wypowiedzenia.

Artykuł 29

Załącznik do niniejszej Umowy stanowi jej integralną część.

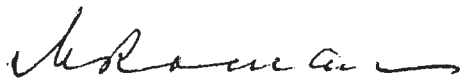
Artykuł 30

Umowa niniejsza podlega zatwierdzeniu zgodnie z ustawodawstwem wewnętrznym Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu wymiany not stwierdzających to zatwierdzenie.

Obie Umawiające się Strony zgadzają się na prowizoryczne stosowanie postanowień niniejszej Umowy od dnia jej podpisania.

Sporządzono w Warszawie, dnia 11 września 1976 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, wietnamskim i francuskim. W przypadku rozbieżności interpretacyjnych, rozstrzygający będzie tekst w języku francuskim.

NA DOWÓD CZEGO, Pełnomocnicy Umawiających się Stron podpisali niniejszą Umowę i opatrzyli ją pieczęciami.



Z upoważnienia
Rządu Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej

Z upoważnienia

Rządu Socjalistycznej Republiki
Wietnamu



Z A Ł A, C Z N I K

1.

Przedsiębiorstwa wyznaczone przez Umawiające się Strony będą uprawnione do eksploatacji następujących linii lotniczych w obydwu kierunkach:

a/ linie polskie:

Punkty w Polsce - punkty pośrednie - Hanoi lub inny punkt w Wietnamie - punkty położone dalej w krajach trzecich.

b/ linie wietnamskie:

Punkty w Wietnamie - punkty pośrednie - Warszawa lub inny punkt w Polsce - punkty położone dalej w krajach trzecich.

II.

Punkty pośrednie między terytoriami Umawiających się Stron oraz punkty położone dalej w krajach trzecich będą określone w drodze wspólnego porozumienia władz lotniczych.

III.

Przewóz pasażerów, towarów i poczty między terytoriami obu Umawiających się Stron oraz do krajów trzecich będzie dokonywany zgodnie z warunkami porozumienia handlowego, które zostanie zawarte między przedsiębiorstwami wyznaczonymi przez każdą z Umawiających się Stron; porozumienie to będzie zawarte na podstawie artykułu 13 ustęp 2 niniejszej Umowy.

H I E P Đ I N H
về vận chuyển hàng không dân dụng
giữa
Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan
và
Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam

Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan và Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam sau đây gọi là "Các Bên ký kết" mong muốn giải quyết các quan hệ trong lĩnh vực vận chuyển hàng không dân dụng, đã thỏa thuận các điều khoản sau đây :

Điều 1

Để thi hành Hiệp định này và phụ lục kèm theo :

a) Thành ngữ "Nhà chức trách hàng không" đối với nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan, dùng để chỉ Bộ trưởng Bộ Giao thông, đối với nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, dùng để chỉ Tổng cục trưởng Tổng cục hàng không dân dụng Việt Nam, hoặc đối với cả hai nước từ này chỉ bất kỳ cá nhân hay tổ chức nào được phép đảm nhiệm chức năng của nhà chức trách đó.

b) Thành ngữ "Vận chuyển hàng không quốc tế" có nghĩa là bất kỳ việc vận chuyển hàng không thường kỳ nào do những máy bay dùng cho việc vận chuyển công cộng hành khách, hàng hóa và bưu kiện đảm nhiệm và bay qua lãnh thổ của hai hay nhiều nước.

c) Thành ngữ "Xí nghiệp vận chuyển hàng không" có nghĩa là bất kỳ xí nghiệp vận chuyển hàng không nào đảm nhận hoặc khai thác việc vận chuyển hàng không quốc tế.

d) Thành ngữ "Hạ cánh không kinh doanh" dùng để chỉ việc máy bay hạ cánh ngoài mục đích nhận và dỡ hành khách, hàng hóa và bưu kiện.

e) Thành ngữ "Xí nghiệp được chỉ định" dùng để chỉ mọi xí nghiệp vận chuyển hàng không được chỉ định khai thác việc vận chuyển đã thỏa thuận trên đường bay quy định trong phụ lục kèm theo Hiệp định này và sẽ nhận được phép khai thác theo đúng các qui định của điều 3 Hiệp định này.

Điều 2

1. Mỗi Bên ký kết dành cho Bên ký kết kia những quyền đã ghi trong Hiệp định này nhằm thiết lập việc vận chuyển hàng không quốc tế định kỳ trên đường bay quy định trong phụ lục của Hiệp định này. Việc vận chuyển và đường bay đó sau đây được gọi là : "Việc vận chuyển đã thỏa thuận" và "đường bay quy định".

2. Xí nghiệp được chỉ định của mỗi Bên ký kết khi khai thác trên đường bay quy định sẽ được hưởng các quyền sau đây :

a) Được bay qua không đồ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia.

b) Để lại ở các sân bay được chấp nhận dùng cho việc vận chuyển quốc tế trên lãnh thổ của Bên ký kết kia với mục đích không kinh doanh.

c) Trong lúc vận chuyển quốc tế được nhận và dỡ hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện tại những điểm đã ghi trên đường bay quy định phù hợp với các điều khoản của Hiệp định này và phụ lục của Hiệp định.

3. Mỗi Bên ký kết dành cho Bên ký kết kia quyền được nhận và dỡ hành khách, hàng hóa và bưu kiện trong những chuyến bay thêm ngoài các chuyến bay định kỳ. Các chuyến bay này sẽ được thực hiện sau khi được sự đồng ý của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.

Điều 3

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có thể chỉ định một xí nghiệp vận chuyển hàng không để khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận trên đường bay quy định. Việc chỉ định đó sẽ được nhà chức trách hàng không của Bên ký kết thông báo cho Bên ký kết kia bằng văn bản.

2. Bên ký kết khi nhận được thông báo chỉ định, với sự bảo lưu về các quy định trong khoản 3 và 4 của điều này, phải cấp ngay cho xí nghiệp được Bên kia chỉ định một giấy phép khai thác thích hợp.

3. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia chứng minh là có thể thỏa mãn những điều kiện của các luật lệ, quy định có liên quan đến khai thác vận chuyển hàng không quốc tế được các nhà chức trách đó áp dụng bình thường.

4. Sau khi nhận được giấy phép khai thác nêu trong khoản 2 của điều này, xí nghiệp được chỉ định có thể bắt đầu vào bất cứ lúc nào việc khai thác mọi việc vận chuyển

đã thỏa thuận, với điều kiện là phải có biểu giá cước về việc vận chuyển đó, phù hợp với các quy định của điều 20 trong Hiệp định này.

Điều 4

1. Mỗi Bên ký kết có thể hủy bỏ phép khai thác hoặc đình chỉ việc thực hiện các quyền ghi ở điều 2 của Hiệp định này của xí nghiệp do Bên ký kết kia chỉ định hoặc đặt điều kiện mà Bên này xét thấy cần thiết khi xí nghiệp đó không khai thác đúng việc vận chuyển đã thỏa thuận theo các điều kiện mà Hiệp định và phụ lục kèm theo quy định.

2. Trừ khi việc hủy bỏ, đình chỉ phép khai thác hoặc việc đặt điều kiện nói ở khoản 1 của điều này là cần phải thực hiện ngay để tránh những vi phạm khác đối với luật lệ, quyền đó chỉ được tiến hành sau khi đã tham khảo ý kiến của Bên ký kết kia.

Điều 5

Mỗi Bên ký kết sẽ quy định đường bay mà bất kỳ việc vận chuyển nào đã thỏa thuận đều phải tuân theo trong phạm vi lãnh thổ của mình cũng như những sân bay mà việc vận chuyển này có thể sử dụng.

Điều 6

Các máy bay của một Bên ký kết không được vận chuyển hành khách, hàng hóa và bưu kiện giữa hai điểm nằm trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.

Điều 7

Các nhân viên trong tổ bay của bất kỳ máy bay nào dùng cho việc vận chuyển quốc tế đều phải có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và các văn bằng do Bên ký kết kia cấp hoặc công nhận có giá trị trên lãnh thổ Bên ký kết, nơi mà máy bay đăng ký. Họ phải là công dân của Bên ký kết. Nếu là công dân của nước thứ ba thì phải được Bên ký kết kia đồng ý.

Điều 8

Mọi máy bay dùng cho việc vận chuyển hàng không quốc tế đều phải mang dấu hiệu về quốc tịch và số hiệu đăng ký của nó, phải có giấy chứng nhận được phép bay do Bên ký kết trên lãnh thổ mà máy bay đăng ký cấp hoặc công nhận có giá trị.

Điều 9

Mọi máy bay của một Bên ký kết khi ở trên lãnh thổ của Bên ký kết kia phải có các giấy tờ sau đây :

- a) Giấy đăng ký
- b) Giấy phép bay
- c) Văn bằng riêng của từng nhân viên trong tổ bay
- d) Sổ hành trình
- e) Giấy đăng ký điện đài của máy bay
- f) Nếu chở hành khách thì phải có danh sách khai họ tên những người đó, ghi rõ nơi đi và nơi đến của họ.
- g) Nếu chở hàng hóa thì phải có vận đơn và bản khai chi tiết hàng hóa.

Điều 10

Các giấy phép bay, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và các văn bằng do Bên ký kết có máy bay được đăng ký trên lãnh thổ nước mình cấp hoặc chứng nhận có giá trị, sẽ được Bên ký kết kia coi là có giá trị.

Điều 11

Mỗi Bên ký kết cam kết áp dụng các biện pháp xét thấy có thể thực hiện được để giúp đỡ máy bay của Bên ký kết kia trong trường hợp bị nguy hiểm trên lãnh thổ nước mình ; và, với điều kiện có sự kiểm soát của nhà chức trách nước mình cho phép bên sở hữu máy bay hoặc nhà chức trách của Bên ký kết kia thực hiện các biện pháp cứu trợ cần thiết tùy theo hoàn cảnh.

Điều 12

Trong trường hợp máy bay của một Bên ký kết bị tai nạn trên lãnh thổ của Bên ký kết kia mà có người chết hoặc bị thương nặng hoặc máy bay bị hư hỏng nghiêm trọng về kỹ thuật hoặc về các tiện nghi của việc bay, thì Bên ký kết có tai nạn xảy ra trên lãnh thổ mình sẽ mở cuộc điều tra về nguyên nhân của tai nạn. Bên ký kết nơi có máy bay đăng ký có thể cử quan sát viên đến dự cuộc điều tra theo tiêu chuẩn riêng của mình. Nếu quan sát viên là công dân của nước thứ ba thì phải được Bên ký kết kia đồng ý. Bên ký kết tiến hành cuộc điều tra sẽ thông báo cho Bên ký kết kia biết kết quả và nhận xét về cuộc điều tra.

Mọi phí tổn về việc điều tra tai nạn sẽ do Bên ký kết có máy bay bị tai nạn chịu.

Điều 13

1. Những xí nghiệp do các Bên ký kết chỉ định để khai thác việc vận chuyển đã thỏa thuận phải cố gắng để có khả năng phù hợp với những nhu cầu thông thường và dự kiến trước được một cách hợp lý về giao thông hàng không quốc tế đối với các công việc vận chuyển đó.

2. Những điều kiện về khai thác việc vận chuyển đã thỏa thuận kể cả khả năng vận chuyển, số chuyến bay, thời gian biểu bay và những điều kiện hợp tác thương mại và kỹ thuật sẽ có thể được quy định qua sự thỏa thuận trực tiếp giữa các xí nghiệp hàng không được chỉ định của hai Bên ký kết.

3. Nếu luật pháp của một Bên ký kết đòi hỏi, thì những thỏa thuận giữa các xí nghiệp được chỉ định về việc khai thác vận chuyển phải được nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết thông qua.

Điều 14

Với sự bảo lưu những điều khoản trái với Hiệp định này :

1. Những luật lệ và quy định của một Bên ký kết về việc nhập cảnh, lưu lại và xuất cảnh trên lãnh thổ của Bên đó cho các máy bay vận chuyển hoặc khai thác quốc tế và về việc di chuyển các máy bay cũng sẽ được áp dụng đối với các máy bay của xí nghiệp được chỉ định của Bên ký kết kia trong suốt thời gian mà máy bay ở trong lãnh thổ của Bên đó.

2. Những luật lệ và quy định của một Bên ký kết

trên lãnh thổ của bên đó về việc nhập cảnh, lưu lại và xuất cảnh cho hành khách, tổ bay, hàng hóa và bưu kiện chở trên máy bay, nhất là những luật lệ quy định về hộ chiếu, hải quan, kiểm dịch sẽ được áp dụng cho hành khách, tổ bay, hàng hóa và bưu kiện trên máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

Điều 15

Mỗi Bên ký kết vì lý do trật tự và an ninh công cộng sẽ dành cho mình quyền quy định hoặc cấm chuyên chở trong hoặc trên lãnh thổ của mình những vật phẩm nào đó, với điều kiện là không có một sự phân biệt nào về vấn đề này giữa các máy bay của nước đó với các máy bay của Bên ký kết kia và không đề ra một hạn chế nào có thể làm cản trở việc vận chuyển và việc sử dụng trên máy bay các thiết bị cần thiết đối với việc khai thác hoặc đi lại của các máy bay đó, hoặc việc bảo đảm an toàn cho nhân viên phục vụ hay hành khách trên máy bay.

Điều 16

Bằng việc ban hành những quy định phù hợp hoặc bằng bất cứ cách nào khác, mỗi Bên ký kết cần áp dụng mọi biện pháp trong phạm vi quyền hạn của mình, nhằm làm dễ dàng và nhanh chóng việc đi lại của máy bay giữa hai lãnh thổ của các Bên ký kết và tránh gây ra những chậm trễ không cần thiết cho máy bay, nhân viên tổ bay, hành khách và hàng hóa, đặc biệt là trong việc thực hiện các luật lệ về hải quan, kiểm dịch và những thủ tục về việc vận chuyển hành khách, hàng hóa.

Điều 17

1. Những máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định của một Bên ký kết dùng cho việc vận chuyển quốc tế cũng như các thiết bị thông thường, nhiên liệu, dầu dự trữ và các đồ tiếp tế trên máy bay, kể cả thực phẩm, nước uống, thuốc hút khi vào lãnh thổ của Bên ký kết kia, sẽ được miễn thuế, phí tổn kiểm tra và mọi khoản lệ phí khác với điều kiện là các máy bay đó sẽ bay trở ra khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia và những thiết bị, nhiên liệu, dầu dự trữ, đồ tiếp tế đó vẫn để trên máy bay cho đến lúc được mang ra khỏi lãnh thổ.

2. Những thứ sau đây cũng được miễn thuế, tiền lệ phí, trừ khoản tiền chi phí về phục vụ :

a) Các đồ tiếp tế cho máy bay lấy trên lãnh thổ của một Bên ký kết trong giới hạn do nhà chức trách có thẩm quyền của Bên ký kết đó ấn định và dùng ở trên máy bay do xí nghiệp vận chuyển của Bên ký kết kia sử dụng trong việc vận chuyển quốc tế.

b) Những phụ tùng thay thế và những thiết bị thông thường, nhập vào lãnh thổ của một Bên ký kết để bảo quản và sửa chữa các máy bay do xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, dùng cho việc bay quốc tế.

c) Nhiên liệu dùng để tiếp tế cho các máy bay phục vụ việc vận chuyển quốc tế của xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, ngay cả khi nhiên liệu đó được sử dụng trên đoạn đường bay trên lãnh thổ của Bên ký kết kia, nơi mà các nhiên liệu đó đã được đưa lên máy bay.

3. Các vật phẩm quảng cáo cũng được miễn thuế và những lệ phí khác trên lãnh thổ của một Bên ký kết, với điều kiện những đồ vật đó phải mang dấu hiệu của xí nghiệp được chỉ định.

4. Đồ đạc ở nơi làm việc và nơi ở của nhân viên ghi trong điều 24 của Hiệp định, cũng như xe cộ nhập vào lãnh thổ của Bên ký kết kia, để dùng cho xí nghiệp được chỉ định cũng sẽ được miễn mọi thứ thuế và lệ phí khác.

5. Nếu các luật lệ và quy định của một Bên ký kết đòi hỏi, thì những vật phẩm ghi ở khoản 1 và 2 của điều này sẽ chịu sự kiểm soát của nhà chức trách thuế quan của Bên ký kết đó.

Điều 18

Các thiết bị thông thường trên máy bay, cũng như hàng hóa và đồ tiếp tế để trên máy bay do xí nghiệp được chỉ định của một Bên ký kết sử dụng, chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự thỏa thuận của các nhà chức trách thuế quan trên lãnh thổ ấy. Trong trường hợp này, những thiết bị, hàng hóa và đồ tiếp tế đó phải chịu sự giám sát của các nhà chức trách thuế quan cho tới khi được xuất cảnh hoặc chuyển đi nơi khác với sự đồng ý của các nhà chức trách đó.

Điều 19

Hành khách quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết mà không rời khỏi phòng giành cho quá cảnh chỉ phải qua một sự kiểm soát giản đơn, trừ trường hợp vì lý do an ninh đòi hỏi. Hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế quan và các lệ phí khác.

Điều 20

1. Giá cước do Xí nghiệp hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết áp dụng đối với việc vận chuyển đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được quy định theo tỷ lệ hợp lý, có tính đến mọi nhân tố định giá và đặc biệt là chi phí khai thác, có tính đến một khoản lợi nhuận phải chăng cũng như giá cước của các xí nghiệp vận chuyển hàng không khác.

2. Những giá cước ghi ở khoản 1 của điều này, nếu có thể, sẽ được ấn định với sự thỏa thuận giữa các Xí nghiệp hàng không được chỉ định của hai Bên ký kết sau khi tham khảo ý kiến của các xí nghiệp vận chuyển hàng không khác khai thác toàn bộ hoặc từng phần trên cùng một đường bay.

3. Những giá cước đề nghị áp dụng sẽ được các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thông qua. Đề nghị này phải được đưa ra để thông qua chậm nhất là 45 ngày, trước ngày dự định đưa ra áp dụng. Trong những trường hợp đặc biệt, thời hạn này, có thể rút ngắn, nhưng phải có sự thỏa thuận của các nhà chức trách nói trên.

4. Nếu các xí nghiệp hàng không được chỉ định không thể thỏa thuận với nhau được một trong các giá cước nào đó, hoặc nếu vì một lý do nào khác mà giá cước không thể ấn định phù hợp với các quy định của khoản 2 điều này ; hoặc nếu trong 30 ngày đầu của kỳ hạn 45 ngày ghi ở khoản 3 của điều này mà nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết báo cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia biết sự không đồng ý của họ về bất kỳ một giá cước ấn định nào trong khoản 2 của điều này, thì các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết phải cố gắng thỏa thuận với nhau để định ra một biểu giá cước.

5. Không một giá cước nào có hiệu lực nếu chưa được các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thừa nhận.

6. Các giá cước được ấn định theo các quy định của điều này sẽ có hiệu lực cho tới khi những giá cước mới được ấn định phù hợp với quy định của điều này.

Điều 21

Mỗi Bên ký kết có thể định ra những lệ phí đúng mức và hợp lý về việc sử dụng các sân bay và các phương tiện khác.

Điều 22

Việc thanh toán và trả tiền giữa các xí nghiệp được chỉ định sẽ được tiến hành theo các quy định trong Hiệp định thanh toán hiện hành giữa hai nước và phù hợp với những quy định hiện hành về ngoại tệ trên lãnh thổ của hai nước.

Điều 23

1. Mỗi Bên ký kết cam kết không thu thuế đối với tiền thu nhập hoặc các khoản lãi do việc khai thác của máy bay trong vận chuyển hàng không quốc tế của xí nghiệp được chỉ định của Bên ký kết kia.

2. Mỗi Bên ký kết cam kết không thu thuế đối với tiền lương trả cho nhân viên của Bên ký kết kia trong khi họ xa nước họ để làm nhiệm vụ đại diện theo như điều 24 của Hiệp định này.

Điều 24

Mỗi xí nghiệp được chỉ định có thể đặt trên lãnh thổ của Bên ký kết kia một cơ quan đại diện của họ với số nhân viên cần thiết để khai thác việc vận chuyển đã thỏa thuận. Nhân viên của cơ quan đại diện này có thể là công dân của một hoặc hai Bên ký kết. Họ phải tuân theo luật lệ hiện hành trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.

Điều 25

Các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết trên tinh thần cộng tác chặt chẽ sẽ thường xuyên trao đổi ý kiến với nhau nhằm bảo đảm việc áp dụng và thi hành đầy đủ các điều khoản của Hiệp định này và phụ lục kèm theo.

Điều 26

Mọi sự khác nhau có liên quan tới việc giải thích hoặc áp dụng hiệp định này và phụ lục của Hiệp định, sẽ được giải quyết bằng thương lượng trực tiếp giữa các nhà chức trách hàng không có thẩm quyền.

Trong trường hợp không đạt được một sự thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không thì các Bên ký kết sẽ giải quyết bằng con đường ngoại giao.

Điều 27

1. Mỗi Bên ký kết bất cứ lúc nào cũng có thể đề nghị với Bên ký kết kia mọi sự sửa đổi mà họ muốn đưa vào Hiệp định này. Các cuộc thương lượng giữa các Bên ký kết về đề nghị sửa đổi sẽ bắt đầu trong thời hạn 60 ngày, kể từ ngày một Bên ký kết đưa ra đề nghị.

2. Trừ phụ lục, mọi sửa đổi bản Hiệp định theo các quy định của khoản 1 điều này sẽ có hiệu lực sau khi được các Bên ký kết trao đổi công hàm xác nhận.

3. Nếu một Bên ký kết muốn sửa đổi phụ lục của Hiệp định này, các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết sẽ có thể tiến hành sửa đổi bằng con đường thỏa thuận giữa hai bên.

Điều 28

Hiệp định này được ký kết cho một thời gian không hạn định. Mỗi Bên ký kết bất cứ lúc nào cũng có thể tuyên bố hủy bỏ bằng công hàm với Bên ký kết kia. Trong trường hợp này, Hiệp định sẽ hết hiệu lực sau 12 tháng, kể từ ngày tuyên bố hủy bỏ.

Điều 29

Phụ lục của Hiệp định này là một bộ phận không tách rời hiệp định.

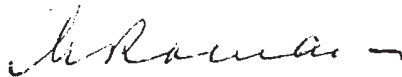
Điều 30

Hiệp định này sẽ được phê chuẩn phù hợp với luật lệ của các Bên ký kết và có hiệu lực kể từ ngày trao đổi công hàm xác nhận.

Hai Bên ký kết thỏa thuận áp dụng tạm thời những điều khoản của Hiệp định này ngay sau khi ký.

Làm tại Vác-sa-va ngày . . . tháng 9 năm 1976,
thành hai bản. Mỗi bản đều viết bằng tiếng Việt, Tiếng
Ba Lan và tiếng Pháp. Trong trường hợp có sự giải thích
khác nhau về bản Hiệp định này thì bản tiếng Pháp sẽ
được dùng để đối chiếu.

Để làm bằng, đại diện toàn quyền của hai bên đã ký
và đóng dấu vào Hiệp định.



Thay mặt Chính phủ
Nước Cộng hòa Nhân dân
Ba Lan

Thay mặt Chính phủ
Nước Cộng Hòa Xã hội Chủ nghĩa
Việt Nam



P H U L U C

Những xí nghiệp do các Bên ký kết chỉ định sẽ được phép khai thác việc vận chuyển thường kỳ trên các đường bay sau, theo hai chiều :

a) Đường bay của phía Ba Lan :

Các điểm ở Ba Lan - các điểm trung gian - Hà nội hoặc một điểm khác ở Việt Nam - các điểm xa hơn ở nước thứ ba.

b) Đường bay của phía Việt Nam :

Các điểm ở Việt Nam - các điểm trung gian - Vác-xa-va hoặc một điểm khác ở Ba Lan - các điểm xa hơn ở nước thứ ba.

II

Các điểm trung gian giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết, cũng như các điểm kéo dài sang nước thứ ba, sẽ được xác định trong một thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không.

III

Mọi việc vận chuyển hành khách, hàng hóa và bưu kiện trên các điểm giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết cũng như từ lãnh thổ của một Bên ký kết đến nước thứ ba, sẽ được thực hiện theo các điều kiện của một thỏa thuận thương mại sẽ ký kết giữa các xí nghiệp hàng không được chỉ định của các Bên ký kết. Bản thỏa thuận thương mại này sẽ được ký theo khoản 2 của điều 13 bản Hiệp định này.

A C C O R D

sur les transports aériens civils entre le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement de la République Socialiste du Vietnam

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement de la République Socialiste du Vietnam dénommés, ci-après "les Parties Contractantes",

désireux de régler les relations réciproques dans le domaine des transports aériens civils,

sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe :

- a/ l'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, dans le cas de la République Populaire de Pologne, du Ministre des Communications, et dans le cas de la République Socialiste du Vietnam, du Directeur Général de l'Aviation Civile du Vietnam, ou dans les deux cas, de toute personne ou organisme qui serait habilité à exercer les fonctions attribuées à ces autorités,
- b/ l'expression "service aérien international" signifie tout service aérien régulier assuré par des aéronefs destinés aux transports publics de passagers, de marchandises ou de courrier, et qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats,
- c/ l'expression "entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international,
- d/ l'expression "escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier,

e/ l'expression "entreprise désignée" s'entendra de toute entreprise de transport aérien qui aura été désignée pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées à l'Annexe au présent Accord et qui aura obtenu l'autorisation d'exploitation, conformément aux dispositions de l'article 3 dudit Accord.

Article 2

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens réguliers internationaux sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement "services convenus" et "routes indiquées".

2. L'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, lorsqu'elle exploitera un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

- a/ survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante,
- b/ faire des escales sur les aéroports admis au trafic international sur ledit territoire pour des fins non commerciales,
- c/ embarquer et débarquer, en trafic international, aux points spécifiés sur les routes indiquées, des passagers, du courrier et des marchandises, conformément aux dispositions du présent Accord et de son Annexe.

3. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits d'embarquer et débarquer des passagers, des marchandises et du courrier dans le cadre des transports effectués en dehors des fréquences agréées pour des services réguliers internationaux (vol non réguliers); ces vols pourront être effectués après l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Article 3

1. Chaque Partie Contractante pourra désigner une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées. Cette désignation sera notifiée par écrit aux autorités aéronautiques d'une Partie Contractante par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

2. La Partie Contractante qui aura reçu la notification de désignation sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accordera sans délai, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux normalement appliqués par lesdites autorités.

4. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, sous réserve qu'un tarif soit établi en ce qui concerne ce service, conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

Article 4

1. Chaque Partie Contractante peut révoquer l'autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque cette entreprise n'exploitera pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son Annexe.

2. A moins que la révocation, la suspension de l'autorisation ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 5

Chaque Partie Contractante désignera l'itinéraire que doit suivre tout service convenu à l'intérieur de son territoire ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 6

Les aéronefs d'une Partie Contractante ne peuvent pas transporter des passagers, du courrier et des marchandises entre les deux points situés sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 7

Les membres de l'équipage de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par la Partie Contractante, sur le territoire de laquelle l'aéronef est immatriculé; ils doivent être des citoyens de cette Partie Contractante. Au cas où ils sont des citoyens tiers ils doivent posséder l'autorisation de la part de l'autre Partie Contractante.

Article 8

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale portera les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres et sera muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef est immatriculé.

Article 9

Tout aéronef d'une Partie Contractante lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante doit avoir à bord les documents suivants :

- a/ son certificat d'immatriculation,
- b/ son certificat de navigabilité,
- c/ les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage,
- d/ son carnet de route,
- e/ la licence de la station radio de l'aéronef,
- f/ s'il transporte des passagers, la liste nominative de ceux-ci, indiquant leurs lieux d'embarquement et de destination,
- g/ s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 10

Les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

Article 11

Chaque Partie Contractante s'engage à prendre les mesures qu'elle jugera réalisables afin de porter l'assistance aux aéronefs de l'autre Partie Contractante en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires ou aux autorités de l'autre Partie Contractante, de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances.

Article 12

En cas d'accident survenu à un aéronef d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante entraînant mort ou lésion grave ou indiquant l'existence des graves défauts techniques de l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne, la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit, ouvre une enquête sur les circonstances de l'accident. Il sera accordé à la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer, selon ses propres critères, des observateurs pour assister à l'enquête. La nomination des observateurs portant nationalité des pays tiers doit être approuvée par l'autre Partie Contractante. Une Partie Contractante qui procédera à cette enquête communiquera à l'autre Partie Contractante le rapport et les constatations en la matière. Les frais de l'enquête couvrent cette Partie Contractante à laquelle l'aéronef accidenté appartient.

Article 13

1. Les entreprises désignées par les Parties Contractantes pour l'exploitation des services convenus doivent tendre à offrir une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international pour ces services.

2. Les conditions d'exploitation des services convenus, y compris la capacité du transport, les fréquences, les horaires et les conditions de la collaboration mutuelle commerciale et technique, pourront être fixées par des arrangements directs entre les entreprises désignées par les Parties Contractantes.

3. Si les lois et règlements d'une Partie Contractante l'exigent, les arrangements qui peuvent être conclus entre les entreprises désignées

au sujet de l'exploitation des services convenus, devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de cette Partie Contractante.

Article 14

Sous réserve des dispositions contraires au présent Accord :

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs employés à la navigation internationale ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, du courrier et des marchandises transportés à bord des aéronefs, notamment ceux qui s'appliquent aux passeports, au contrôle douanier et sanitaire, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier et aux marchandises, pris à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 15

Chaque Partie Contractante se réserve le droit pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, de certains articles, à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux et les aéronefs de l'autre Partie Contractante et qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 16

Chaque Partie Contractante convient d'adopter, par la promulgation de règlements adéquats de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation des aéronefs entre les territoires des Parties Contractantes et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaison, particulièrement dans l'application des lois relatives au contrôle sanitaire, à la douane et au congé.

Article 17

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs, seront à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes, à condition que ces aéronefs soient réexportés et que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur reexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances représentatives du service rendu :

- a/ les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise de l'autre Partie Contractante,
- b/ les pièces de rechange et les équipements normaux, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou

la réparation des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante,

c/ les carburants destinés au avitaillement des aéronefs en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ce approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectués au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Seront exonérés sur le territoire de l'autre Partie Contractante de tous droits de douane et autres droits et taxes les objets publicitaires, à condition qu'ils portent les marques de distinction des entreprises désignées.

4. Seront également exonérés de tous droits de douane et autres droits et taxes le mobilier de bureau et de logement du personnel, mentionné à l'article 24 du présent Accord, ainsi que les voitures importés sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour l'usage de l'entreprise désignée.

5. Si les lois ou règlements d'une Partie Contractante l'exigent, les objets énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article seront soumis au contrôle des autorités douanières de cette Partie Contractante.

Article 18

Les équipements normaux de bord ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination avec l'autorisation de ces mêmes autorités.

Article 19

Les passagers en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante restant dans la salle de transit ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, à l'exception des cas imposés par les exigences de sécurité.

Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et d'autres taxes similaires.

Article 20

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, et notamment du coût de l'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs des autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs proposés à appliquer seront approuvés par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Ils doivent être soumis à l'approbation au moins quarante-cinq jours avant la date prévue leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou bien encore si, au cours des trente premiers jours de la période de quarante-cinq jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article,

les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes font connaître aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne l'aurons approuvé.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions dudit article.

Article 21

Chaque Partie Contractante pourra imposer des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et d'autres facilités.

Article 22

Les décomptes et les paiements entre les entreprises désignées seront effectués conformément aux dispositions de l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays et conformément à la réglementation en vigueur concernant les devises sur leurs territoires.

Article 23

1. Chaque Partie Contractante s'engage à ne percevoir aucun impôt sur les recettes ou bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante s'engage à ne percevoir aucun impôt sur les salaires payés aux employés de l'autre Partie Contractante

pendant leur détachement du pays entrepris en vue de pouvoir exercer leurs fonctions dans les représentations mentionnées à l'article 24 du présent Accord.

Article 24

Chaque entreprise désignée pourra maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante sa représentation avec le personnel nécessaire à l'exploitation des services convenus. Le personnel de cette représentation peut être composé des citoyens d'une ou deux Parties Contractantes. Les membres de ce personnel seront tenus de se conformer aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de ce l'autre Partie Contractante.

Article 25

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article 26

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques compétentes.

Au cas où un accord ne pourra pas être réalisé par voie de négociations entre les autorités aéronautiques le différend sera réglé par voie diplomatique.

Article 27

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment proposer à

l'autre Partie Contractante toute modification qu'elle estime désirable d'apporter au présent Accord.

Les consultations entre les Parties Contractantes au sujet de la modification proposée commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande présentée par l'une des Parties Contractantes.

2. A l'exception des modification de l'Annexe toute modification du présent Accord dispositions du paragraphe 1 du présent article, entrera en vigueur après sa confirmation par échange de notes entre les Parties Contractantes.

3. Si l'une des Parties Contractantes estime désirable de modifier l'Annexe au présent Accord les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront introduire ces modifications par voie d'un accord mutuel.

Article 28

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée. Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment le dénoncer par notification à l'autre Partie Contractante. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de la dénonciation.

Article 29

L'Annexe au présent Accord forme partie integrante dudit Accord.

Article 30

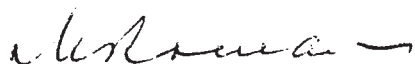
Le présent Accord sera approuvé conformément à la législation interne des Parties Contractantes et entrera en vigueur le jour de

l'échange des notes constatant cette approbation.

Les deux Parties Contractantes sont convenues d'appliquer, à titre provisoire, les dispositions du présent Accord dès la date de sa signature.

Fait à Varsovie, le 11 septembre 1976, en double exemplaire, chaque exemplaire rédigé en langue polonaise, vietnamienne et française. En cas des différends relatifs à l'interprétation du présent Accord le texte en langue française de référence.

EN FOI DE QUOI, Les Plénipotentiaires des Parties Contractantes ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.


pour le Gouvernement
de la République Populaire
de Pologne

pour le Gouvernement de la
République Socialiste
du Vietnam



L 'ANNEXE

I.

Les entreprises désignées par les Parties Contractantes seront autorisées à exploiter les services réguliers sur la route suivante dans les deux sens:

a/ lignes polonaises

Points en Pologne - des points intermédiaires - Hanoi ou un autre point au Vietnam - points au-delà vers pays tiers.

b/ lignes vietnamiennes

Points au Vietnam - des points intermédiaires - Varsovie ou un autre point en Pologne - des points au-delà vers pays tiers.

II.

Les points intermédiaires entre les territoires de deux Parties Contractantes ainsi que les points au-delà de leurs territoires seront définies dans un arrangement commun conclu entre les autorités aéronautiques.

III.

Le transport des passagers, du courrier et des marchandises entre les territoires des Parties Contractantes ainsi que vers pays tiers pourra être effectué conformément aux conditions d'un arrangement commercial qui sera conclu entre les entreprises désignées par chaque Partie Contractante, cet arrangement sera conclu en vertu de l'article 13 § 2 dudit Accord.