



UMOWA
MIĘDZY
RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
A
RZĄDEM KRÓLESTWA ARABII
SAUDYJSKIEJ
O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

PREAMBUŁA

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

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

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

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

uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1

DEFINICJE

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

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

eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie;

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

ARTYKUŁ 2

PRZYZNANIE PRAW

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

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

ARTYKUŁ 3

WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH I ZEZWOLENIE EKSPLOATACYJNE

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

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

ARTYKUŁ 4

ODMOWA WYDANIA, COFNIĘCIE, OGRANICZENIE LUB ZAWIESZENIE ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNEGO

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

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

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

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

ARTYKUŁ 5

OPŁATY OD UŻYTKOWNIKA

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

ARTYKUŁ 6

OPŁATY CELNE, PODATKI I PODOBNE NALEŻNOŚCI

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

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

ARTYKUŁ 7

ZASADY DOTYCZĄCE EKSPLOATACJI UZGODNIONYCH LINII

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

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

ARTYKUŁ 8

ZATWIERDZANIE ROZKŁADÓW

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

ARTYKUŁ 9

DANE STATYSTYCZNE

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

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

ARTYKUŁ 10

STOSOWANIE USTAW, PRZEPISÓW I PROCEDUR

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

ARTYKUŁ 11

TRANZYT BEZPOŚREDNI

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

ARTYKUŁ 12

TRANSFER WPLYWÓW

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

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

ARTYKUŁ 13

UZNAWANIE ŚWIADECTW I LICENCJI

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

ARTYKUŁ 14

BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

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

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

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

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

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

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

ARTYKUŁ 15

OCHRONA LOTNICTWA

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

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

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

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

ARTYKUŁ 16

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE

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

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

ARTYKUŁ 17

TARYFY

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

ARTYKUŁ 18

KONSULTACJE I ZMIANY

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

ARTYKUŁ 19

OBSŁUGA NAZIEMNA

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

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

ARTYKUŁ 20

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

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

z obu Umawiającymi się Stronami i będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału.

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

ARTYKUŁ 21

UMOWY WIELOSTRONNE

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

ARTYKUŁ 22

REJESTRACJA W ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

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

ARTYKUŁ 23

WYPOWIEDZENIE

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

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

ARTYKUŁ 24

WEJŚCIE W ŻYCIE


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


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

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

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej

Z upoważnienia Rządu
Królestwa Arabii Saudyjskiej


Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury


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

ZAŁĄCZNIK

Dział 1. Wykaz tras

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

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

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

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

Uwagi:

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

Dział 2. Porozumienia o współpracy handlowej

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

Dział 3. Wynajem statków powietrznych

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

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

Dział 4. Zmiana statku powietrznego

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

Dział 5. Transport intermodalny

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



Stwierdzam zgodność
fotokopii z oryginałem/odpisem

Warszawa, dnia 31.08.2023 r.

Juchniewicz

Juliusz Juchniewicz
Zastępca Dyrektora
DEPARTAMENT PRAWNO-TRAKTATOWY