ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA POLÔNIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República da Polônia
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando concluir um Acordo com o objetivo de estabelecer serviços aéreos entre os seus respectivos territórios e além,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1°
Definições

Para os fins deste Acordo, salvo se o contexto determinar diferentemente:

a) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Comandante da Aeronáutica e, no caso da República da Polônia, o Ministro do Transporte e Economia Marítima ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) o termo "este Acordo" significa este Acordo, o seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

c) o termo "serviços acordados" significa serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

d) os termos "serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa aérea" e "escala sem fins comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

e) o termo "a Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado conforme o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, conforme os seus Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

f) o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada conforme o Artigo 3º deste Acordo;

g) o termo "rota especificada" significa uma rota especificada no Anexo a este Acordo;

h) o termo "tarifa" significa os preços a serem cobrados para o transporte de passageiros, de bagagem ou carga (exclusive mala postal), inclusive quaisquer benefícios adicionais a serem fornecidos ou postos à disposição em conexão com tal transporte, e a comissão a ser paga sobre a venda de bilhetes para o transporte de passageiros, ou sobre a transação correspondente para o transporte de carga. O termo também inclui as condições que regem a aplicabilidade do preço do transporte ou o pagamento de comissão;

i) o termo "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2º da Convenção; "território de uma Parte Contratante" significa o território de um Estado cujo Governo é Parte deste Acordo;

j) o termo "tarifa aeronáutica" significa um preço cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação.

ARTIGO 2º
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Enquanto estiver operando um serviço acordado numa rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante gozará, conforme as disposições deste Acordo e de seu Anexo:

a) do direito de sobrevoar o território da outra Parte Contratante;

b) do direito de fazer escalas no referido território, para fins não-comerciais;

c) do direito de embarcar e desembarcar no referido território, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação destinados ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante;

d) do direito de embarcar e desembarcar nos territórios de terceiros países, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante.

2. Nenhuma disposição do parágrafo 1 deste Artigo será considerada como concessão à empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e mala postal, transportados mediante remuneração ou fretamento e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

3. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, outras que não as designadas com base no Artigo 3º (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 1, alíneas "a" e "b", deste Artigo.

ARTIGO 3º
Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por meio de notificação escrita, dirigida, pelos canais diplomáticos, à outra Parte Contratante, uma empresa aérea ou empresas aéreas para operar os serviços acordados.

2. Ao receber tal notificação da designação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante, em conformidade com suas leis e regulamentos e segundo as disposições dos parágrafos 3 e 4 deste Artigo, concederão, sem demora, à empresa aérea ou às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante as autorizações necessárias à operação.

3. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar-se a conceder as autorizações mencionadas no parágrafo 2 deste Artigo, ou de concedê-las segundo as condições consideradas necessárias para o exercício, pela empresa aérea designada, dos direitos especificados no Artigo 2° deste Acordo, caso não esteja convencida de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea ou das empresas aéreas pertençam à Parte Contratante que a(s) designou, ou a seus nacionais, ou a ambos.

4. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que uma empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante demonstre(m) que está(ão) habilitada(s) para atender às condições determinadas segundo as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados às operações de serviços aéreos internacionais por tais autoridades (em conformidade com as disposições da Convenção).

5. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada, poderá iniciar a operação dos serviços acordados, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo.

6. Cada Parte Contratante terá o direito de, por meio de notificação escrita encaminhada pelos canais diplomáticos, cancelar a designação de uma empresa aérea e de designar outra.

ARTIGO 4°
Revogação ou Suspensão de Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de operação ou de suspender o exercício dos direitos por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, ou de impor condições que considere necessárias para o exercício desses direitos:

a) caso não esteja convencida de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea pertençam à Parte Contratante que a designou, ou a seus nacionais;

b) caso tal empresa aérea deixe de cumprir as leis e regulamentos da Parte Contratante que concede tais direitos; ou

c) caso a empresa aérea deixe de operar conforme as condições estabelecidas neste Acordo e em seu Anexo.

2. A menos que a revogação, ou suspensão, ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir mais violações a leis ou regulamentos, tal direito será exercido somente após consulta à outra Parte Contratante.

ARTIGO 5°
Operação dos Serviços Acordados

1. Haverá oportunidade justa e igual para que as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes operem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços acordados, a empresa designada de cada Parte Contratante levará em conta os interesses da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por esta última no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados proporcionados pelas empresas aéreas das Partes Contratantes manterão relação com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objetivo principal o fornecimento, com um coeficiente de utilização razoável, de capacidade adequada para atender às necessidades atuais e às razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros e carga, inclusive mala postal, provenientes de ou destinados ao território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea. O fornecimento de transporte de passageiros e carga, inclusive mala postal, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não sejam no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, será feito de conformidade com os princípios gerais de que a capacidade estará relacionada com:

a) as necessidades de tráfego de e para o território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea;

b) as necessidades de tráfego da região através da qual passam os serviços acordados, levando-se em conta os serviços aéreos locais e regionais, e

c) as necessidades de operação dos serviços de longo curso.

4. A capacidade a ser fornecida nas rotas especificadas será a que for determinada, de tempos em tempos, pelas Partes Contratantes, em conjunto.

5. Se os regulamentos nacionais de uma Parte Contratante assim exigirem, os entendimentos que possam ser concluídos entre as empresas aéreas designadas com o objetivo de operar os serviços acordados estarão sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas da mencionada Parte Contratante.

ARTIGO 6º
Direitos Alfandegários

1. As aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, os suprimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo (inclusive alimentos, bebidas e tabaco) que estejam a bordo de tais aeronaves, serão isentos, com base na reciprocidade, de direitos alfandegários, taxas de inspeção e outros direitos ou impostos, na chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que tais aeronaves sejam reexportadas e que tais equipamentos, suprimentos e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados.

2. Os itens seguintes também gozarão das isenções dos mesmos direitos, taxas e impostos, com exceção dos encargos correspondentes aos serviços prestados:

a) as provisões de bordo embarcadas no território de qualquer Parte Contratante, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes da mencionada Parte Contratante e destinadas ao uso a bordo das aeronaves que partem operadas em um serviço internacional pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante;

b) peças sobressalentes e o equipamento normal trazido ao território de uma das Partes Contratantes e destinados à manutenção ou conserto de aeronaves empregadas em serviço internacional pela empresa aérea da outra Parte Contratante;

c) combustíveis e lubrificantes destinados a suprir as aeronaves empregadas em um serviço internacional pela empresa aérea da outra Parte Contratante mesmo quando tais suprimentos forem destinados ao uso na parte do vôo realizada sobre o território da Parte Contratante na qual foram embarcados;

d) o material publicitário que não tenha valor comercial usado pela empresa aérea designada no território da outra Parte Contratante.

3. Caso as leis ou regulamentos de qualquer das Partes Contratantes o exija, os itens mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo serão mantidos sob controle alfandegário da mencionada Parte Contratante.

4. O equipamento normal de bordo, bem como o material e os suprimentos mantidos a bordo das aeronaves operadas pela empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias desse território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, com o consentimento dessas autoridades.

5. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito direto através do território de uma das Partes Contratantes, e que não saiam da aérea do aeroporto reservada para tal propósito, estarão sujeitos a um controle muito simplificado. A bagagem e a carga em trânsito direto serão isentas de direitos alfandegários e outros impostos similares.

ARTIGO 7º
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronaves empregadas nos serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves da empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante sem distinção quanto à nacionalidade, e serão cumpridos por tais aeronaves na entrada, saída, ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de passageiros, tripulação, carga ou mala postal de aeronaves, tais como regulamentos relativos à entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulação, carga ou mala postal, da empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante na entrada, na saída ou durante a sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e regulamentos mencionados neste Artigo à empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) da outra Parte Contratante, uma Parte Contratante não concederá tratamento mais favorável à(s) sua(s) própria(s) empresa(s) aérea(s) que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

ARTIGO 8º
Tarifas

1. As tarifas para o transporte nos serviços de ou para os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se na devida consideração todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos usuários, o custo de operação, lucro razoável, características do serviço e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas aéreas que operem em toda ou parte da mesma rota.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo serão convencionadas, se possível, entre as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes. Salvo determinação em contrário na aplicação do parágrafo 4 deste Artigo, cada empresa aérea designada será responsável somente perante suas autoridades aeronáuticas, pela justificativa e pelo caráter razoável das tarifas assim convencionadas.

3. As tarifas assim convencionadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta para sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, com a concordância das referidas autoridades. Ao receberem a proposta de tarifas, as autoridades aeronáuticas examiná-las-ão sem demora injustificada.

4. Se uma tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições do parágrafo 2 deste Artigo, ou se no prazo previsto no parágrafo 3, tiver sido apresentado um aviso de desacordo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes esforçar-se-ão para fixar a tarifa de comum acordo. As consultas entre as autoridades aeronáuticas serão realizadas em conformidade com o Artigo 14 deste Acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito de qualquer tarifa que lhes tenha sido proposta nos termos do parágrafo 3 deste Artigo, ou sobre a determinação de qualquer tarifa nos termos do parágrafo 4 deste Artigo, a controvérsia será solucionada em conformidade com as disposições do Artigo 15 deste Acordo.

6. a) Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes estiverem em desacordo com a mesma, exceto nas condições previstas no parágrafo 3 do Artigo 15 deste Acordo.

b) Quando as tarifas tiverem sido estabelecidas conforme as disposições do presente Artigo, permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos deste Artigo ou do Artigo 15 deste Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes vierem a discordar de uma tarifa estabelecida, notificá-lo-ão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, e as empresas aéreas designadas procurarão, se necessário, chegar a um entendimento a respeito de uma tarifa revisada ou alterada. Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento de tal notificação, uma nova tarifa não puder ser fixada em conformidade com o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo, aplicar-se-ão os procedimentos indicados nos parágrafos 4 e 5 deste Artigo.

8. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes esforçar-se-ão para assegurar que:

a) as tarifas cobradas e recebidas correspondam às tarifas acordadas por ambas as autoridades aeronáuticas; e

b) nenhuma empresa aérea conceda abatimentos sobre tais tarifas, por meio algum.

ARTIGO 9º
Conversão e Remessa de Receitas

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de converter e remeter para o exterior, a pedido, as receitas locais excedentes às somas localmente desembolsadas.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com a legislação vigente, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto os normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

ARTIGO 10
Atividades Comerciais

1. A empresa aérea designada de uma Parte Contratante poderá, em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte Contratante o pessoal dirigente, comercial, técnico, operacional e de outras especialidades necessárias à operação dos serviços acordados.

2. Em particular, cada Parte Contratante concederá à empresa aérea designada da outra Parte Contratante, em conformidade com as leis e regulamentos, o direito de participar diretamente na venda de transporte aéreo em seu território e, a critério da empresa aérea, por intermédio de seus agentes. Cada empresa aérea terá o direito de vender tal transporte e qualquer pessoa estará livre para adquiri-lo na moeda daquele país ou, em conformidade com as leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países.

ARTIGO 11
Reconhecimento de Certificados e Licenças

Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças sejam pelo menos iguais ou superiores aos padrões mínimos que possam ser estabelecidos conforme a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 12
Tarifas Aeronáuticas

1. Uma Parte Contratante não cobrará nem permitirá que sejam cobradas à empresa aérea designada da outra Parte Contratante tarifas aeronáuticas superiores às cobradas das suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante incentivará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas que utilizem os serviços e as instalações proporcionadas por aquelas autoridades, quando exeqüível por intermédio das organizações representativas das empresas aéreas. Qualquer proposta de alteração nas tarifas aeronáuticas deveria ser comunicada a tais usuários com razoável antecedência para permitir-lhes expressar os seus pontos de vista antes que as alterações sejam implementadas. Cada Parte Contratante incentivará, ainda, suas autoridades arrecadadoras competentes e tais usuários a trocar informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 13
Segurança

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua, de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade de seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, em conformidade com as disposições da Convenção Relativa às Infrações e Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em

Montreal, em 23 de setembro de 1971, e do Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos que Prestem Serviços à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, ou qualquer outra convenção sobre segurança da aviação civil de que ambas as Partes Contratantes venham a ser membros.

2. As Partes Contratantes prestar-se-ão, mediante solicitação, toda a assistência necessária, para a prevenção de atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; exigirão que os operadores de aeronaves que tenham sido por elas matriculados, ou os operadores de aeronaves que tenham a sua sede principal de seus negócios ou residência permanente em seus territórios e os operadores de aeroportos em seus territórios ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em que tais operadores de aeronaves podem ser obrigados a observar as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante examinará, também, com boa vontade, qualquer solicitação da outra Parte Contratante, para a adoção de medidas especiais razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando da ocorrência de um incidente, ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

ARTIGO 14
Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão de tempos em tempos, com o objetivo de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo, ou para discutir qualquer problema relacionado com este.

2. Tais consultas terão início dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento de uma solicitação nesse sentido pela outra Parte Contratante, exceto se convencionado diferentemente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 15
Solução de Controvérsias

1. Se uma controvérsia surgir entre as Partes Contratantes quanto à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes se esforçarão primeiramente para solucioná-la por via de negociação.

2. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução por via de negociações, poderão submeter a controvérsia à decisão de qualquer pessoa ou organismo, ou, a critério de qualquer das Partes Contratantes, à decisão de um tribunal composto por três árbitros, um que será nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro que será nomeado pelos dois primeiros. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro num prazo de 60 (sessenta) dias contados da data em que uma delas receber da outra Parte Contratante, por via diplomática, uma solicitação de arbitramento, e o terceiro árbitro será nomeado em um prazo adicional de 60 (sessenta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro no prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for designado no prazo especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes a nomear um árbitro ou árbitros segundo o caso. Nesse caso, o terceiro árbitro será nacional de um terceiro Estado e agirá como presidente do órgão arbitral.

3. Cada Parte Contratante deverá, conforme a sua legislação nacional, acatar integralmente qualquer decisão ou sentença do tribunal arbitral.

4. Cada Parte Contratante arcará com os custos de seu próprio membro, bem como os de sua representação no procedimento arbitral. Os custos do presidente e quaisquer outros custos serão assumidos em partes iguais pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 16

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo, decidida pelas Partes Contratantes, entrará em vigor na data da troca de notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo será proposta pelas autoridades aeronáuticas e entrará em vigor por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 17
Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento após a entrada em vigor deste Acordo, notificar a outra Parte Contratante, por escrito e através dos canais diplomáticos, de sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. O Acordo deixará de vigorar 1 (um) ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada de comum acordo, antes de expirar esse prazo. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, considerar-se-á recebida tal notificação 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 18
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 19
Convenção Multilateral

Se uma convenção multilateral geral sobre aviação entrar em vigor para ambas as Partes Contratantes, prevalecerão as disposições dessa Convenção. Conforme o Artigo 14 deste Acordo, poderão ser mantidas consultas com vistas a determinar o grau em que este Acordo é afetado pelas disposições da convenção multilateral.

ARTIGO 20
Entrada em Vigor

1. O presente Acordo vigorará por prazo indeterminado.

2. Este Acordo será aprovado segundo a legislação nacional das Partes Contratantes e entrará em vigor na data do recebimento da segunda notificação indicando que esse requisito foi cumprido.

Em fé do que, os abaixo-assinados, devidamente autorizados por seus Governos, assinaram o presente Acordo.

ANEXO

Quadro de Rotas

Seção 1

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da Polônia:

Pontos na Polônia - pontos intermediários - Rio de Janeiro e/ou um ponto adicional a ser acordado mais tarde - ponto além.

Seção 2

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil:

Pontos no Brasil - pontos intermediários - Varsóvia e/ou um ponto adicional a ser acordado mais tarde - ponto além.

Notas:

1. Os pontos intermediários e os pontos além a serem operados nas rotas especificadas acima serão determinados conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

2. As empresas aéreas designadas da Polônia poderão, em qualquer ou todos os vôos, omitir escalas em quaisquer pontos nas rotas acima especificadas, e poderão operá-los em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas comecem em pontos na Polônia.

3. As empresas aéreas designadas do Brasil poderão, em qualquer ou todos os vôos, omitir escalas em quaisquer pontos nas rotas acima especificadas, e poderão operá-los em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas comecem em pontos no Brasil.

4. Cada empresa aérea registrará horários para informações das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante com pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência em relação à data proposta para a sua implementação, desde que os horários estejam em conformidade com os termos deste Acordo.

Feito no Rio de Janeiro, em 13 de março de 2000, em dois exemplares originais, nos idiomas português, polonês e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de qualquer divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL
Carlos Alberto de Azevedo Pimentel
Embaixador

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
DA POLÔNIA
Radoslawa Sikorskiego
Vice-Ministro dos Negócios
Estrangeiros

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Republic of Poland
(hereinafter referred to as "Contracting Parties"),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitons

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the Air Force Commander and, in the case of the Republic of Poland, the Minister of Transport and Maritime Economy or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities;

b) the term "this Agreement" means this Agreement, the Annex thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

c) the term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

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

e) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

f) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

g) the term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

h) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers, or on corresponding transaction for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

i) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; "territory of a Contracting Party" means the territory of a State whose Government is a Party to this Agreement;

j) the term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.

ARTICLE 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on a specified route. While operating an agreed service on a specified route the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, subject to the provisions of this Agreement and the Annex thereto:

a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) the right to embark and disembark in the said territory at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;

d) the right to embark and disembark in the territories of third countries at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airline of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in subparagraphs 1 a and b of this Article.

ARTICLE 3
Designation and Authorization

Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, one airline or airlines to operate the agreed services.

2. On receipt of such notification of the designation, the aeronautical authorities of each Contracting Party, according to its laws and regulations, and subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, shall, without delay, grant to the airline or airlines so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations necessary for the operation.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant these authorizations under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline or airlines are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities (in conformity with the provisions of the Convention).

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

6. Each Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels, to cancel the designation of an airline and to designate another one.

ARTICLE 4
Revocation or Suspension of Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party;

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

c) in the case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

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

ARTICLE 5
Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party, so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the territory of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) traffic requirements of the region through which the agreed services pass taking account of local and regional air services;

c) the requirements of through airline operation.

4. The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

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

ARTICLE 6
Exemption of Duties and Taxes

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

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in international service by the designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

d) advertising materials having no commercial value used by the designated airline on the territory of the other Contracting Party.

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

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

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

ARTICLE 7
Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay within the territory or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay within the territory or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

3. In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article, a Contracting Party shall not grant more favorable treatment to its own airline or airlines engaged in similar international air services.

ARTICLE 8
Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services to or from the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of services, and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating on all or part of the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties. Unless otherwise determined in the application of paragraph 4 of this Article, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavor to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 14 of this Agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

6. a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the provisions of paragraph 3 of Article 15 of this Agreement;

b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 15 of this Agreement.

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement on a revised or changed tariff. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

8. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavor to ensure that:

a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities; and

b) no airline rebates portion of such tariffs by any means.

ARTICLE 9
Conversion and Remittance of Revenues

1. The designated airlines of a Contracting Party shall have the right to convert and remit abroad, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in accordance with the legislation in effect and shall not be subject to any administrative or exchange charges, except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article shall not be deemed as to exempt the airlines from the collection of taxes, fees and contributions to which they may be subject.

ARTICLE 10
Commercial Activities

1. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.

2. In particular, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, subject to the national laws and regulations, the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline´s discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that country or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

ARTICLE 11
Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licenses are at least equal to or above the minimum standards which may be established under the Convention. Each Contracting Party however, reserves the right to refuse to recognize as valid, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 12
User Charges

1. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 13
Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal, on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, or any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become members.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 14
Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement or to discussing on any problem related thereto.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

4. Each Contracting Party shall bear the costs of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings. The costs of the President and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

ARTICLE 16
Amendments

1. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect on the date of an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

2. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities, and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 17
Termination

Either Contracting Party may at any time after the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18
Registration with ICAO

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

ARTICLE 19
Multilateral Convention

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 14 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 20
Entry into Force

1. This Agreement is concluded for indefinite time.

2. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of the Contracting Parties and shall come into effect on the date of the receipt of the second note stating that this requirement has been complied with.

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Poland:

Points in Poland - intermediate points - Rio de Janeiro and/or one additional point to be agreed later - points beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Brazil:

Points in Brazil - intermediate points - Warsaw and/or one additional point to be agreed later - points beyond.

Notes:

1. The intermediate points and points beyond to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. The designated airlines of Poland may on any or all flights omit stops at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Poland.

3. The designated airlines of Brazil may on any or all flights omit stops at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Brazil.

4. Each airline will file schedules for information with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty five (45) days in advance of the proposed effective date, provided they conform with the terms of this Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Rio de Janeiro, on the 13th day of March 2000, in the Portuguese, Polish and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
FEDERATIVE REPUBLIC OF
BRAZIL

Carlos Alberto de Azevedo Pimentel
Embaixador

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF POLAND

Radoslawa Sikorskiego
Vice-Ministro dos Negócios
Estrangeiros

U M O W A

MIĘDZY

RZĄDEM FEDERACYJNEJ REPUBLIKI BRAZYLII

A RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Rząd Federacyjnej Republiki Brazylii i Rząd Rzeczypospolitej Polskiej (zwane dalej "Umawiającymi się Stronami");

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

pragnąc przyczynić się do rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego;

pragnąc zawrzeć Umowę w celu ustanowienia i eksploatacji linii lotniczych między i poza ich odnośnymi terytoriami;

uzgodniły, co następuje:

ARTYKUŁ 1
Definicje

Dla celów niniejszej Umowy, o ile z kontekstu nie wynika inaczej:

(a) wyrażenie "władze lotnicze" oznacza, w przypadku Federacyjnej Republiki Brazylii, Głównego Dowódcę Lotnictwa, a w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej lub, w obu przypadkach inną osobę lub organ upoważniony do pełniena funkcji obecnie wykonywanych przez wyżej wymienione władze;

(b) wyrażenie "niniejsza Umowa" oznacza niniejszą Umowę, Załącznik do niej, oraz jakiekolwiek zmiany do Umowy lub Załącznika;

(c) wyrażenie "uzgodnione linie" oznacza linie lotnicze ustanowione na określonych trasach, w celu przewozu pasażerów, ładunków i poczty, oddzielnie lub łącznie;

(d) wyrażenie "linie lotnicze", "międzynarodowe linie lotnicze", "przedsiębiorstwo lotnicze oraz "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie odpowiednio określone dla nich w Artykule 96 Konwencji;

(e) wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje jakikolwiek Załącznik przyjęty zgodnie z Artykułem 90 tej Konwencji i każdą zmianę Załączników lub Konwencji, dokonaną zgodnie z jej Artykułami 90 i 94, o ile te Załączniki i zmiany są obowiazujace dla obu Umawiających się Stron;

(f) wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy;

(g) wyrażenie "określona trasa" oznacza trasę określoną w Załączniku do niniejszej Umowy;

(h) wyrażenie "taryfa" oznacza ceny, pobierane za przewóz pasażerów, bagażu lub ładunków (z wyłączeniem poczty), łącznie z wszelkimi istotnymi dodatkowymi usługami jakie będą świadczone lub udostępnione w związku z przewozem, oraz z prowizją od sprzedaży biletów na przewóz pasażerów lub od transakcji za przewóz ładunków. Obejmuje ono także warunki stosowania cen za przewóz lub płatności prowizji;

(i) wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do państwa ma znaczenie określone w Artykule 2 Konwencji; "terytorium Umawiającej się Strony" oznacza terytorium państwa, którego Rząd jest Stroną niniejszej Umowy;

(j) wyrażenie "opłata od użytkownika" oznacza opłatę pobieraną od przedsiębiorstwa lotniczego za korzystanie z portu lotniczego, urządzeń i usług w zakresie nawigacji lotniczej lub ochrony lotnictwa.

ARTYKUŁ 2
Przyznanie praw

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych na określonej trasie. Przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i Załącznika do niej, korzystać z:

(a) prawa przelotu bez lądowania nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

(b) prawa lądowania na wymienionym terytorium w celach niehandlowych;

(c) prawa zabierania i wyładowywania na wymienionym terytorium w punktach na określonych trasach pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, oddzielnie lub łącznie, przeznaczonych do lub pochodzących z punktów na terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

(d) prawa zabierania i wyładowywania na terytorium krajów trzecich w punktach na określonych trasach pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, oddzielnie lub łącznie, przeznaczonych do lub pochodzących z punktów na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

2. Żadne z postanowień ustępu 1 niniejszego Artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów, bagażu, ładunków i poczty przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej Umawiającej się Strony.

3. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony, inne niż wyznaczone zgodnie z Artykułem 3 (Wyznaczenie i upoważnienie) niniejszej Umowy, będą także korzystać z praw określonych w punktach 1 (a) i (b) niniejszego Artykułu.

ARTYKUŁ 3
Wyznaczenie i upoważnienie

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo, w drodze pisemnej notyfikacji drogą dyplomatyczną drugiej Umawiającej się Stronie, wyznaczyć jedno przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze, w celu eksploatacji uzgodnionych linii.

2. Po otrzymaniu takiej notyfikacji o wyznaczeniu, władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony, zgodnie ze swoimi ustawami i przepisami oraz z zastrzeżeniem ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, powinny niezwłocznie udzielić przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom lotniczym w ten sposób wyznaczonym przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych niezbędnych do eksploatacji.

3. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić wydania zezwoleń eksploatacyjnych, o których mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, albo przyznać takie zezwolenia z określeniem warunków, jakie ona może uznać za

niezbędne w odniesieniu do korzystania przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw określonych w Artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli nie uzyska dowodu, że zasadnicza część własności i rzeczywista kontrola przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze albo do jej obywateli, albo łącznie.

4. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania określone w ustawach i przepisach, normalnie i rozsądnie stosowanymi przez te władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych (zgodnie z postanowieniami Konwencji).

5. Gdy przedsiębiorstwo lotnicze zostało w ten sposób wyznaczone i upoważnione, może ono rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii, pod warunkiem, że przedsiębiorstwo lotnicze będzie działało zgodnie z odpowiednimi postanowieniami niniejszej Umowy.

6. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo notyfikować pisemnie drogą dyplomatyczną o anulowaniu wyznaczenia przedsiębiorstwa lotniczego i wyznaczyć inne przedsiębiorstwo lotnicze.

ARTYKUŁ 4
Cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę bądź nałożyć takie warunki, jakie uzna za konieczne przy korzystaniu z tych praw:

(a) w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że zasadnicza część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze lub do obywateli tej Umawiającej się Strony;

(b) w przypadku, gdy to przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw lub przepisów Umawiającej się Strony przyznającej te prawa; albo

(c) w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie działa zgodnie z warunkami zawartymi w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

2. Prawo to może być wykonywane tylko po konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, o ile natychmiastowe cofnięcie, zawieszenie zezwolenia lub nałożenie warunków, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, nie jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

ARTYKUŁ 5
Eksploatacja uzgodnionych linii

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą mieć sprawiedliwe i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniać interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które to ostatnie przedsiębiorstwo eksploatuje na całości lub części tych samych tras.

3. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle dostosowane do zapotrzebowania na usługi transportowe na określonych trasach i za swoje główne zadanie będą mieć oferowanie, przy rozsądnym wskaźniku wykorzystania zdolności przewozowej odpowiedniej dla zaspokojenia bieżącego i rozsądnie przewidywanego zapotrzebowania na przewozy pasażerów i ładunków, włączając pocztę, rozpoczynających się lub kończących się na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze. Przewozy pasażerów i ładunków, włączając pocztę, zarówno zabranych na pokład, jak i przywiezionych do punktów na określonych trasach innych niż punkty na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, będą wykonywane

zgodnie z ogólnymi zasadami, zgodnie z którymi zdolność przewozowa będzie dostosowana do:

(a) zapotrzebowania na przewozy na i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze;

(b) zapotrzebowania na przewozy regionu, przez który przebiegają uzgodnione linie, po uwzględnieniu lokalnych i regionalnych linii lotniczych;

(c) zapotrzebowania na przewozy tranzytowe.

4. Zdolność przewozowa oferowana na określonych trasach będzie od czasu do czasu wspólnie ustalana przez Umawiające się Strony.

5. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy jednej Umawiającej się Strony, porozumienia, dotyczące eksploatacji uzgodnionych linii, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi Umawiających się Stron będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 6
Zwolnienia od opłat i podatków

1. Statki powietrzne eksploatowane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe (jak artykuły żywnościowe, napoje, tytoń), przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą zwolnione, na zasadzie wzajemności, od opłat celnych, opłat manipulacyjnych oraz innych opłat lub podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne opuszczą terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu.

2. Zwolnione będą również od takich samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych z wykonywanymi usługami:

(a) zapasy pokładowe wzięte na pokład na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony, zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(b) części zapasowe i normalne wyposażenie, wwiezione na terytorium jednej Umawiającej się Strony, niezbędne do naprawy lub eksploatacji statków powietrznych, używanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały one załadowane na pokład;

(d) materiały reklamowe, nie posiadające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu będą znajdować się pod nadzorem celnym tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych organów do czasu ich wywiezienia lub otrzymania innego przeznaczenia za zgodą tych samych organów.

5. Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu

lotniczego przeznaczonego dla tego celu, poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

ARTYKUŁ 7
Stosowanie ustaw i przepisów

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia na jej terytorium, pobytu lub opuszczenia tego terytorium przez statki powietrzne eksploatowane na międzynarodowych liniach lotniczych, albo dotyczące eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych w czasie ich pobytu na tym terytorium, będą miały zastosowanie do statków powietrznych przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę bez względu na przynależność państwową i będą miały zastosowanie do statków powietrznych przy przybyciu, opuszczeniu bądź podczas pobytu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia, pobytu na terytorium lub opuszczenia jej terytorium przez pasażerów, załogi, ładunki lub pocztę, znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, takie jak przepisy odnoszące się do przyjęcia, odprawy, imigracji, paszportów, cła i kwarantanny będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, ładunków lub poczty przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę z chwilą przybycia, opuszczenia lub w czasie pobytu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

3. Przy stosowaniu wobec wyznaczonego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony ustaw i przepisów, o których mowa w niniejszym Artykule, Umawiająca się Strona nie będzie stosować zasady lepszego traktowania jej własnego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych, eksploatujących podobne międzynarodowe linie lotnicze.

ARTYKUŁ 8
Taryfy

1. Taryfy za przewóz na uzgodnionych liniach na terytorium lub z terytorium Umawiających się Stron, będą ustalane na rozsądnych poziomach, z należytym uwzględnieniem wszystkich właściwych czynników, łącznie z interesem użytkowników, kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem, charakterystykami linii oraz, gdzie to jest możliwe, z taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych, eksploatującym całość lub część tej samej trasy.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą, w miarę możliwości, uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi Umawiających się Stron. Jeżeli nie określono inaczej, przy stosowaniu ustępu 4 niniejszego Artykułu, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie zobowiązane do przedstawienia jedynie swoim władzom lotniczym uzasadnienia i zasadności taryf w ten sposób uzgodnionych.

3. Ustalone w ten sposób taryfy, będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym Umawiających się Stron co najmniej na sześćdziesiąt (60) dni przed datą proponowaną do wejścia ich w życie. W szczególnych przypadkach termin ten może być skrócony, stosownie do porozumienia wymienionych władz. Po przedłożeniu taryf, władze lotnicze rozpatrzą je bez nieuzasadnionej zwłoki.

4. Jeżeli niemożliwe jest uzgodnienie taryfy zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu lub jeżeli w terminie określonym zgodnie z ustępem 3 niniejszego Artykułu, przekazane zostanie powiadomienie o dezaprobacie, władze lotnicze Umawiających się Stron będą starać się ustalić taryfę w drodze wspólnego porozumienia. Konsultacje między władzami lotniczymi przeprowadzone zostaną zgodnie z Artykułem 14 niniejszej Umowy.

5. Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do jakiejkolwiek taryfy przedłożonej im zgodnie z ustępem 3 niniejszego Artykułu lub na ustalenie jakiejkolwiek taryfy zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu, spór zostanie rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami Artykułu 15 niniejszej Umowy.

6. (a) Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile władze lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony wyrażą dezaprobatę, z wyjątkiem postanowień ustępu 3 Artykułu 15 niniejszej Umowy.

(b) Jeżeli taryfy zostaną ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu, pozostaną one w mocy do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu lub Artykułu 15 niniejszej Umowy.

7. Jeżeli władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron wyrażą swoją dezaprobatę odnośnie ustalonej taryfy, powiadomią one o tym fakcie władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, zaś wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą dążyć, gdy jest to możliwe, do osiągnięcia porozumienia w zakresie zmodyfikowanej lub zmienionej taryfy. Jeżeli w okresie dziewięćdziesięciu (90) dni od daty otrzymania takiej notyfikacji, nie można uzgodnić nowej taryfy zgodnie z postanowieniami ustępów 2 i 3 niniejszego Artykułu, stosowane będą procedury ustalone w ustępach 4 i 5 niniejszego Artykułu.

8. Władze lotnicze obu Umawiających się Stron będą starać się zapewnić, aby:

(a) stosowane i pobierane taryfy odpowiadały taryfom zatwierdzonym przez obie władze lotnicze; oraz

(b) żadne przedsiębiorstwo lotnicze nie będzie w jakikolwiek sposób stosowało zaniżeń takich taryf.

ARTYKUŁ 9
Wymiana i transfer wpływów

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiającej się Strony będą miały prawo wymiany i transferu za granicę, na żądanie, lokalnych wpływów stanowiących nadwyżkę nad kwotami wydatków lokalnych.

2. Wymiana i transfer takich wpływów będzie dozwolony zgodnie z obowiązującym prawem oraz nie będzie podlegać żadnym opłatom

administracyjnym lub związanym z wymianą, z wyjątkiem opłat normalnie stosowanych przez banki dla przeprowadzenia takiej wymiany i transferu.

3. Postanowienia niniejszego Artykułu nie będą oznaczać zwolnienia przedsiębiorstw lotniczych od wnoszenia podatków, opłat i należności, jakim te przedsiębiorstwa mogą podlegać.

ARTYKUŁ 10
Działalność handlowa

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, dotyczącymi przybycia, pobytu i zatrudnienia, ma prawo do delegowania i zatrudnienia na terytorium drugiej Umawiającej się Strony personelu zarządzającego, handlowego, technicznego, operacyjnego oraz innego personelu specjalistycznego niezbędnego do eksploatacji uzgodnionych linii.

2. W szczególności, każda Umawiająca się Strona zezwoli wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami wewnętrznymi, na prowadzenie sprzedaży usług przewozowych na swoim terytorium bezpośrednio oraz, według uznania przedsiębiorstwa lotniczego, za pośrednictwem agentów. Każde przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do sprzedaży takiego przewozu, a każda osoba będzie miała swobodę zakupu takiego przewozu w walucie tego kraju lub, z zastrzeżeniem ustaw i przepisów wewnętrznych, w walutach wymienialnych innych krajów.

ARTYKUŁ 11
Uznawanie świadectw i licencji

Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wydane lub uznane za ważne przez jedną Umawiającą się Stronę i nadal ważne, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach, pod warunkiem, że takie świadectwa lub licencje wydane lub uznane za ważne będą przynajmniej równe lub wyższe

od wymagań minimalnych, jakie mogą być ustalane zgodnie z Konwencją. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad jej własnym terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych jej własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

ARTYKUŁ 12
Opłaty od użytkownika

1. Umawiająca się Strona nie powinna nakładać lub zezwalać na nakładanie na wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony opłat od użytkownika wyższych od tych jakie nakładane są na jej własne przedsiębiorstwa lotnicze, eksploatujące podobne międzynarodowe linie lotnicze.

2. Każda Umawiająca się Strona będzie zachęcać do konsultacji w zakresie opłat od użytkownika pomiędzy jej kompetentnymi organami pobierającymi te opłaty a przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń udostępnianych przez te organy, gdy to praktyczne, za pośrednictwem organizacji reprezentujących przedsiębiorstwa lotnicze. Powiadomienie o propozycjach zmian w opłatach od użytkownika powinno być w rozsądnym czasie przekazane tym użytkownikom, w celu umożliwienia im wyrażenia swojej opinii przed wprowadzeniem takich zmian. Każda Umawiająca się Strona będzie zachęcać swoje kompetentne organy pobierające opłaty od użytkownika i takich użytkowników do wymiany odpowiednich informacji dotyczących opłat od użytkownika.

ARTYKUŁ 13
Ochrona

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania wobec siebie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony w szczególności będą działać zgodnie z postanowieniami Konwencji w

sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku oraz Protokółu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku lub jakichkolwiek innych konwencji, dotyczących ochrony lotnictwa, których stronami zostaną obie Umawiające się Strony.

2. Na prośbę, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz urządzeń nawigacji lotniczej, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

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

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotnictwa, o których mowa w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie lub pobycie na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni, aby stosowane były efektywnie odpowiednie środki na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, bagażu podręcznego i bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych,

przed i w czasie wchodzenia pasażerów na pokład lub załadunku. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa dla zapobieżenia konkretnej groźbie.

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

ARTYKUŁ 14
Konsultacje

1. W duchu ścisłej współpracy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą, od czasu do czasu, konsultować się w celu zapewnienia stosowania i przestrzegania postanowień niniejszej Umowy lub przedyskutowania wszelkich, wiążących się z tym problemów.

2. Konsultacje takie powinny rozpocząć się w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania takiej prośby o konsultacje przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba, że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

ARTYKUŁ 15
Rozstrzyganie sporów

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą przede wszystkim dążyły do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia osobie lub

organowi, albo, na prośbę którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór przedstawiony będzie do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia drogą dyplomatyczną o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu; trzeci zaś arbiter będzie wyznaczony w terminie następnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w określonym terminie, Przewodniczący Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego może, na prośbę którejkolwiek z Umawiających się Stron, wyznaczyć arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel państwa trzeciego i będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

3. Każda Umawiająca się Strona, zgodnie z swoim prawem wewnętrznym, w pełni zastosuje się do decyzji lub wyroku trybunału arbitrażowego.

4. Każda Umawiająca się Strona ponosić będzie koszty swojego własnego arbitra, jak również koszty reprezentacji w postępowaniu arbitrażowym. Koszty przewodniczącego i wszelkie inne koszty będą podzielone równo przez Umawiające się Strony.

ARTYKUŁ 16
Zmiany

1. Jakakolwiek zmiana lub modyfikacja niniejszej Umowy uzgodniona przez Umawiające się Strony, wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych, stwierdzających, że wszystkie niezbędne wewnętrzne procedury zostały spełnione przez obie Umawiające się Strony.

2. Jakakolwiek zmiana lub modyfikacja Załącznika do niniejszej Umowy powinna być uzgodniona między władzami lotniczymi i wejdzie w życie po potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.

ARTYKUŁ 17
Wypowiedzenie

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie, po wejściu w życie niniejszej Umowy, notyfikować pisemnie drogą dyplomatyczną drugiej Umawiającej się Stronie o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Notyfikacja taka będzie równocześnie przekazana do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza Umowa utraci moc po upływie jednego (1) roku od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że notyfikacja taka w drodze porozumienia się między Umawiającymi się Stronami zostanie wycofana przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, domniemywać się będzie jej otrzymanie po upływie czternastu (14) dni od otrzymania powiadomienia przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 18
Rejestracja w ICAO

Umowa niniejsza i każda do niej zmiana będzie zarejestrowana w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 19
Konwencja wielostronna

W przypadku wejścia w życie wielostronnej konwencji wiążącej obie Umawiające się Strony, postanowienia takiej konwencji będą przeważające nad postanowieniami niniejszej Umowy. W celu ustalenia zakresu, w jakim postanowienia konwencji wielostronnej wpływają na niniejszą Umowę, mogą być przeprowadzone konsultacje zgodnie z Artykułem 14 niniejszej Umowy.

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ TRAS

Część 1

Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze Brazylii:

Punkty w Brazylii - punkty pośrednie - Warszawa i/lub jeden dodatkowy punkt do późniejszego uzgodnienia - punkty położone dalej.

Część 2

Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze Polski:

Punkty w Polsce - punkty pośrednie - Rio de Janeiro i/lub jeden dodatkowy punkt do późniejszego uzgodnienia - punkty położone dalej.

Uwagi

1. Punkty pośrednie i punkty położone dalej, jakie mogą być obsługiwane na trasach wyżej wymienionych, będą uzgadniane wspólnie przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Brazylii mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach omijać punkty na trasach wymienionych powyżej oraz mogą obsługiwać je w jakiejkolwiek kolejności, pod warunkiem, że uzgodnione linie na tych trasach rozpoczynają się w Brazylii.

3. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Polski mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach omijać punkty na trasach wymienionych powyżej oraz mogą obsługiwać je w jakiejkolwiek kolejności, pod warunkiem, że uzgodnione linie na tych trasach rozpoczynają się w Polsce.

4. Każde przedsiębiorstwo lotnicze będzie składać programy lotów dla celów informacyjnych władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony co najmniej na czterdzieści pięć (45) dni przed proponowaną datą ich wejścia w życie, pod warunkiem, że są one zgodne z postanowieniami niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 20
Wejście w życie

1. Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony.

2. Umowa niniejsza podlega przyjęciu zgodnie z prawem wewnętrznym Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu otrzymania późniejszej noty stwierdzającej, że wymóg powyższy został spełniony.

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

SPORZĄDZONO w ....Rio de Janeiro..... dnia ....13....marca..... 2000 roku w dwóch egzemplarzach, w językach portugalskim, polskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności co do interpretacji, tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Federacyjnej Republiki Brazylii
Carlos Alberto de Azevedo Pimentel
Embaixador

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej
Radosława Sikorskiego
Vice-Ministro dos Negócios
Estrangeiros