



AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

THE GOVERNMENT OF REPUBLIC OF KYRGHYZSTAN

The Government of India and the Government of Republic of Kyrgyzstan hereinafter referred to as the "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 promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- (a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil Aviation and in the case of Kyrgyzstan, the Minister of Tourism & Transport or in both cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities.
- (b) the term "designated airline" shall mean an airline(s) which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement.



: 2 :

- (c) "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 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties, and
- (d) the terms "territory", "air service", "International air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

## ARTICLE 2

### GRANT OF TRAFFIC RIGHTS

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

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:-

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and



: 3 :

(c) while operating an agreed service on a specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party at the point(s) specified for that route in the Annex to this Agreement, international traffic in passengers, cargo or mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### ARTICLE 3

#### DESIGNATION OF AIRLINES

Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline(s) for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorisation(s).

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



: 4 :

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, have also:-

- (i) effective control in the management of the designated airline, and
- (ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of this Article and of Articles 10 and 12 have been complied with.

#### ARTICLE 4

##### REVOCAION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke or suspend the operating authorisation or impose such appropriate conditions



: 5 :

as it may deem necessary in the case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former party, or in case, in the judgement of the former party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph (4) of Article 3 are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article 15 of this Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws, regulations or provisions of this Agreement.

#### ARTICLE 5

##### USER CHARGES

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by the other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organisations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines' representative Organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither of the Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.



: 6 :

ARTICLE 6

CUSTOMS DUTIES AND PROCEDURES

Aircraft operated on international services by the designated airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores already on board, introduced into or taken on board such aircraft and intended solely for use by or in such aircraft shall, with respect to all customs duties, inspection fees and other duties or taxes, be accorded in the territory of the other Contracting Party, treatment not less favourable than that granted by the other Contracting Party to its own airline(s) operating scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation.

2. The same treatment shall be accorded to spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline(s) of the first Contracting Party.

4. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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.

5. Materials referred to in paragraph (1), (2) and (4) of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.



: 7 :

6. Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### ARTICLE 7

##### REPRESENTATION

The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations, such Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

4. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible currency.



: 8 :

ARTICLE 8

APPLICABILITY OF LAWS

The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail such as those regarding passports, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

ARTICLE 9

CAPACITY/FREQUENCY OF SERVICES

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the same route.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public between the territories of the Contracting Parties.

4. Based upon the principles enshrined in the preceding paragraphs, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.





: 9 :

5. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be based primarily on the increased requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

#### ARTICLE 10

##### PROVISION OF OPERATING INFORMATION

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline(s) to file with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, for their consideration and approval, at least sixty days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules. Similar information shall also be supplied at least 30 days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airlines shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other party that the requirements of the Agreement are being duly observed.

#### ARTICLE 11

##### PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline(s) to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month.



: 10 :

ARTICLE 12

TARIFFS

For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

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

3. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, wherever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.



: 11 :

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (6), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

#### ARTICLE 13

##### TRANSFER OF EARNINGS

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess/over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.



सत्यमेव जयते

: 12 :

3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.

#### ARTICLE 14

#### AVIATION SECURITY

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 Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the 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.



सत्यमेव जयते

: 13 :

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 reequired 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 and 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.

6. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

7. Any departure from the provisions of this Article shall be dealt with in accordance with Article 15 and may constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement.



: 14 :

ARTICLE 15

CONSULTATION

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and interpretation of this Agreement.

ARTICLE 16

MODIFICATION

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to routes specified in the Annex may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of letters.

ARTICLE 17

SETTLEMENT OF DISPUTES

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.



: 15 :

ARTICLE 18

APPLICABILITY OF MULTILATERAL AIR CONVENTIONS

To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this agreement.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

ARTICLE 19

ANNEX

The Annex attached to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

ARTICLE 20

ENTRY INTO FORCE

After compliance with necessary constitutional procedures, this Agreement shall come into force on the date of signature.



: 16 :

ARTICLE 21

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

DONE at Bishkek.....this...8th.....day  
of September 1993 in two originals each in Hindi,  
Russian 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 INDIA

FOR THE GOVERNMENT OF  
REPUBLIC OF KYRGHYZSTAN





: 17 :

ANNEX

SECTION I

The designated airlines of India shall be entitled to operate agreed services on the following route:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
------------------	---------------------	-----------------------	---------------

-----  
As mutually agreed from time to time.  
-----

SECTION II

The designated airlines of Kyrgyzstan shall be entitled to operate agreed services on the following route:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
------------------	---------------------	-----------------------	---------------

-----  
As mutually agreed from time to time.  
-----



सत्यमेव जयते

भारत सरकार  
और  
किर्गिस्तान गणराज्य सरकार  
के बीच  
हवाई सेवा करार

भारत सरकार और किर्गिस्तान गणराज्य सरकार जिन्हें इससे आगे सौविदाकारी पक्ष कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिये प्रस्तुत किये गए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के सौविधत पक्ष हैं,

और जो नागर विमानन के क्षेत्र में अपने-अपने आपसी संबंधों को बढ़ावा देने और अपने-अपने सौविधत भू-भागों के बीच हवाई सेवाएँ स्थापित करने के प्रयोजन के लिये एक करार को अंतिम रूप देना चाहते हैं,

निम्नलिखित पर सहमत हुए हैं :-

अनुच्छेद-1

परिभाषा

इस करार के प्रयोजन के लिये जब तक कि प्रसंग से अन्यथा अपेक्षित न हो,

- ॥क॥ "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय भारत के मामले में नागर विमानन महाविदेशक और किर्गिस्तान गणराज्य सरकार के मामले में पर्यटन और परिवहन मंत्री से है और दोनों के मामले में किसी ऐसे व्यक्ति अथवा संस्था से है जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किये जा रहे कार्यों को करने के लिये प्राधिकृत किया गया है ।
- ॥ख॥ "नामित विमान कम्पनी" पद का आशय ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे प्रस्तुत करार के अनुच्छेद-3 के अनुसार एक सौविदाकारी पक्ष द्वारा दूसरे सौविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को लिखित में नामित तथा प्राधिकृत किया गया हो ।
- ॥ग॥ "अभिसमय" पद का आशय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 और 94 के अधीन अनुबंधों या अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल होगा, जहाँ तक ये अनुबंध और संशोधन दोनों सौविदाकारी पक्षों द्वारा स्वीकार किये गए हैं,



§घ§ "भू-भाग", "विमान सेवाएँ", "अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा" और "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए स्कना" पदों का आशय वही है जो क्रमशः अभिसमय के अनुच्छेद 2 तथा 96 में उनके लिए निश्चित किए गए हैं ।

#### अनुच्छेद-2

#### यातायात अधिकार प्रदान करना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को इसके साथ अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएँ स्थापित करने के प्रयोजन के लिए इस करार में विनिर्दिष्ट अधिकार मंजूर करता है । ऐसी सेवाओं और मार्गों को बाद में क्रमशः "सम्मत सेवाएँ" और "निर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है ।
2. इस करार के उपबंधों के अधीन, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा निम्नलिखित अधिकारों का प्रयोग किया जाएगा :-
  - §क§ बिना उतरे हुए दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ना,
  - §ख§ यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में स्कना,
  - §ग§ किसी भी विनिर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का प्रचालन करते समय, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी को, दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में इस करार के अनुबंध में उक्त मार्ग के लिये विनिर्दिष्ट स्थानों पर अंतरराष्ट्रीय यातायात में यात्रियों, कार्गो या डाक को चढ़ाने और उतारने का अधिकार प्राप्त होगा ।
3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को, दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, दूसरे स्थान के लिये ले जाये जाने वाले यात्रियों, कार्गो या डाक को दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है ।

#### अनुच्छेद-3

#### विमान कम्पनी नामित करना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को लिखित रूप में विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने के प्रयोजन के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष को सूचित करते हुए एक या एक से अधिक विमान कम्पनी नामित करने का अधिकार होगा ।
2. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने के बाद, दूसरा सविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §3§ और §4§ के उपबंधों के अधीन, बिना विलंब के नामित विमान कम्पनी को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेगा ।



सत्यमेव जयते

3. एक सीवदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकते हैं कि वह उनका समाधान करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप ऐसे प्राधिकारियों द्वारा लागू होते हैं ।

4. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ १2१ में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से अस्वीकार करने या किसी भी नामित एयरलाइन द्वारा अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों के प्रयोग पर प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जहाँ उसे यह संतोष न हो कि नामित विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमान कंपनी को नामित करने वाले सीवदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको में निहित नहीं है । इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिये " वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" का आशय है कि किसी भी हालत में जहाँ नामित विमान कंपनी करार के अधीन अपनी सेवाएं, किसी अन्य देश की एयरलाइन के साथ कोई और करार करके प्रचालित करती है तो यह माना जाएगा कि इस विमान कंपनी को नामित करने वाले सीवदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको के पास, उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण नहीं है जब तक कि सीवदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको के पास नामित विमान कंपनी की सम्पत्ति के बड़े भाग के स्वामित्व के अलावा, निम्न- लिखित भी न हो :-

१1१ नामित विमान कंपनी के प्रबंध मंडल में प्रभावी नियंत्रण और

१2१ सेवाओं के प्रचालन में प्रयुक्त विमानों और उपकरणों के बेड़े के बड़े भाग का स्वामित्व और उस पर नियंत्रण ।

5. इस प्रकार नामित और प्राधिकृत विमान कंपनी किसी भी समय समत सेवाओं का प्रचालन आरंभ कर सकती है बशर्ते कि इस अनुच्छेद और अनुच्छेद 10 और 12 का अनुपालन कर लिया गया हो।

#### अनुच्छेद-4

#### प्रचालन प्राधिकार को प्रतिबंधित करना अथवा रोक देना

प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा प्रचालन प्राधिकार को प्रतिबंधित करने अथवा इन अधिकारों के उपयोग को रोक देने का अधिकार होगा अथवा ऐसे अधिकारों के उपयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो वह उचित समझे यदि विमान कंपनी उस सीवदाकारी पक्षों के कानूनों तथा विनियमों का अनुपालन करने में असमर्थ रहती है, अथवा पहले सीवदाकारी पक्ष के विचार से वह उन शर्तों को पूरा करने में असमर्थ है जिसके तहत इस करार के अधीन उसे अधिकार दिए गए थे । यदि अनुच्छेद-3 के पैरा 4 में दिए गए उपबंधों का पालन नहीं किया जाता तो भी यह लागू होगा । ऐसी कार्रवाई, इस करार के अनुच्छेद-15 के अनुसरण में दोनों सीवदाकारी पक्षों के बीच आपसी परामर्श के बाद की जाएगी। बशर्ते ऐसा तात्कालिक निलंबन अथवा शर्तों का लगाया जाना कानूनों और विनियमों अथवा इस करार के उपबंधों का आगे और उल्लंघन न समझा जाए ।



संघमन्त्र  
अनुच्छेद-5

प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष, अपने हवाई अड्डों और अन्य विमानन सुविधाओं के उपयोग के लिए सही और उचित प्रभार ले सकता है अथवा लेने की अनुमति दे सकता है बशर्ते कि ये प्रभार इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी अन्य एयरलाइनों द्वारा दिए जाने वाले प्रभार से अधिक न हों ।
2. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष, अपने सक्षम प्रभार वसूलने वाले संगठनों और सेवाओं तथा सुविधाओं का उपयोग करने वाली नामित एयरलाइनों और जहाँ कहीं व्यवहार्य हो, एयरलाइनों का प्रतिनिधित्व करने वाले संगठनों के बीच परामर्श को प्रोत्साहित करेगा । प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन के लिए किसी भी प्रस्ताव के लिए प्रयोक्ता को उचित नोटिस दिया जाना चाहिए ताकि परिवर्तन होने से पूर्व वे अपने विचार प्रकट कर सकें ।
3. कोई भी सीवदाकारी पक्ष, अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी दूसरे सीवदाकारी पक्ष की एयरलाइनों की तुलना में अपनी एयरलाइन अथवा किसी अन्य एयरलाइन को, उन पर लागू सीमा-शुल्क, आप्रवासन, संगरोध और ऐसे ही विनियमों अथवा अपने नियंत्रणधीन हवाई अड्डों, हवाई मार्गों, विमान यातायात सेवाओं और संबंधित सुविधाओं के उपयोग के लिए कोई वरीयता नहीं देगा ।

अनुच्छेद-6

सीमा-शुल्क और प्रक्रिया

1. दोनों में से किसी भी सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रचालित किये जा रहे विमान तथा विमान में रले गए उनके नियमित उपस्कर, ईंधन और स्नेहकों की सप्लाई और विमान में पहले से रले गए विमान भंडार जिसका उपयोग केवल ऐसे विमान के लिये किया जाना हो, दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में पहुँचने पर सभी प्रकार के सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क और अन्य शुल्कों के संबंध में इस प्रकार का व्यवहार किया जाएगा जो दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा, अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं का प्रचालन कर रही अपनी नामित विमान कम्पनी या जित निम्नतम राष्ट्र की विमान कम्पनी को प्रदान किये जा रहे व्यवहार से कम अनुकूल न हों ।
2. किसी भी सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं में लागए गए विमानों के रख-रखाव या मरम्मत के लिये दोनों में से किसी भी दूसरे सीवदाकारी पक्ष के क्षेत्र में प्रविष्ट अतिरिक्त क्ल-पुजों पर भी उसी प्रकार का व्यवहार लागू होगा।



3. किसी भी सीवदाकारी पक्ष को, दूसरे सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को तब तक सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क या ऐसे ही अन्य प्रभारों पर छूट या रियायत देने की अनुमति नहीं होगी जब तक कि ऐसा दूसरा सीवदाकारी पक्ष, पहले सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को ऐसे ही प्रभारों से छूट या रियायत प्रदान नहीं करेगा ।
4. दोनों में से किसी सीवदाकारी पक्ष के विमान में रखा हुआ विमान से संबंधित नियमित उपस्कर और सामग्री एवं भंडार ऐसे क्षेत्र के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से ही दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में उतारा जा सकेगा ।
5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ § 1, § 2 और § 4 में उल्लिखित सामग्री सीमा-शुल्क पर्यवेक्षण या नियंत्रण में रखी जा सकती है ।
6. किसी भी सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग के पार सीधे पारगमन में यात्री बहुत ही साधारण नियंत्रण के अधीन होंगे । सीधे पारगमन में सामान और कार्गो सीमा-शुल्क और अन्य ऐसे ही करों से मुक्त रहेगा ।

**अनुच्छेद-7**  
**प्रतिनिधित्व**

1. एक सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, पारस्परिकता के आधार पर दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में अपने प्रतिनिधि और सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिये यथाअपेक्षित अपने वाणिज्यिक, प्रचालन और तकनीकी स्टाफ रखने की अनुमति दी जाएगी । इस स्टाफ का चयन दोनों में से किसी या दोनों पक्षों के राष्ट्रों में से किया जाएगा ।
2. इन कर्मचारियों संबंधी आवश्यकताएँ, नामित विमान कंपनी की राय पर, अपने स्वयं के कार्मिकों द्वारा अथवा दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रचालन कर रहे किसी अन्य संगठन, कंपनी अथवा विमान कंपनी की सेवाओं का, जिन्हें उस सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में ऐसी सेवाओं के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो, प्रयोग करके पूरी की जा सकती है ।
3. प्रतिनिधि और कर्मचारी अन्य सीवदाकारी पक्ष की लागू विधियों और विनियमों के अधीन होंगे तथा ऐसी विधियों और विनियमों के अनुरूप, प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष पारस्परिकता के आधार पर और न्यूनतम विलंब के साथ इस अनुच्छेद के पैरा 1 में उल्लिखित प्रतिनिधियों और कर्मचारियों को आवश्यक कार्य अनुज्ञापितियों रोजगार वीसा या इसी प्रकार के अन्य दस्तावेज प्रदान करेगा ।
4. पारस्परिकता के सिद्धांत पर, के आधार पर प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष दूसरे सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को अपने भू-भाग में सीधे और अपने विवेक पर अपने एजेंटों के माध्यम से हवाई



सत्यमेव जयते

परिवहन के विक्री कार्यों में संलग्न रहने के अधिकार प्रदान करता है। प्रत्येक नामित विमान कंपनी को ऐसे परिवहन की विक्री करने का अधिकार होगा और कोई भी व्यक्ति स्थानीय या स्वच्छन्दता-पूर्वक परिवर्तनीय मुद्रा में इस प्रकार के परिवहन को हारीदने के लिए स्वतंत्र होगा।

#### अनुच्छेद-8

#### विधियों की प्रयोज्यता

1. अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्वालन में संलग्न विमान के एक संचिकाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश अथवा वहाँ से प्रस्थान करने या उसके भू-भाग के अंतर्गत रहते हुये उस विमान के प्रचालन और दिक्वालन को शासित करने वाली विधियाँ और विनियम दूसरे संचिकाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमान पर लागू होंगे।
2. प्रत्येक संचिकाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान पर चढ़े यात्रियों, कर्मियों, अस्वाब, कार्गो और डाक के प्रवेश, मुकाम, पारगमन और प्रस्थान से संबंधित विधियों और विनियमों का जिनमें प्रवेश और प्रस्थान आप्रवास, प्रवास, पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, विदेशी मुद्रा और स्वास्थ्य एवं सैगरोथ संबंधी उपायों की बाबत विनियम शामिल हैं, प्रत्येक संचिकाकारी पक्ष की एयरलाइन द्वारा दूसरे संचिकाकारी पक्ष के भू-भाग के अंदर पालन किया जाएगा।

#### अनुच्छेद-9

#### क्षमता/सेवाओं की आवृत्ति

1. दोनों संचिकाकारी पक्षों की विमान कंपनियों को अपने-अपने भू-भागों के बीच निर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।
2. सम्मत सेवाओं के प्रचालन में प्रत्येक संचिकाकारी पक्ष की विमान कंपनी संचिकाकारी पक्ष की विमान कंपनी के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उसके द्वारा उसी मार्ग पर उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं पर अनुचित प्रभाव न पड़े।
3. नामित विमान कंपनियों द्वारा सम्मत सेवाओं पर उपलब्ध कराई जा रही क्षमता का संचिकाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच यात्रा करने वाले लोगों की अनुमानित हवाई परिवहन संबंधी आवश्यकताओं से निकट संबंध होगा।
4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित सिद्धांतों के आधार पर प्रत्येक संचिकाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित किए जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति के संबंध में दोनों संचिकाकारी पक्षों के वैधानिक प्राधिकारियों के बीच सहमति होगी।



5. किसी भी सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली विमान क्षमता और/या प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति में कोई भी वृद्धि, मुख्यतः सीवदाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं पर आधारित होगी और यह दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच आपसी सहमति के अधीन होगी। ऐसी सहमति या समाधान होने तक पहले से लागू विमान क्षमता और आवृत्ति का अधिकार कायम रहेगा।

#### अनुच्छेद-10

##### प्रचालन सूचना की व्यवस्था

1. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कंपनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे सीवदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को सम्मत सेवाओं के शुरू होने से कम से कम साठ दिन पहले सेवा की किस्म और उसकी आवृत्ति, प्रयोग में लाए जाने वाले विमानों के प्रकार और उड़ान अनुसूचियों के बारे में उनके विचारार्थ और अनुमोदनार्थ सूचना देगा। सम्मत सेवाओं के प्रचालन में जब कभी कोई परिवर्तन किया जाएगा तो उसकी सूचना भी कम से कम 30 दिन पहले दी जाएगी।
2. नामित विमान कम्पनियों दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के समाधान के लिये ऐसी अन्य अपेक्षित सूचना भी देगा कि करार की अपेक्षाओं का विधिवत रूप से पालन किया जा रहा है।

#### अनुच्छेद-11

##### आँकड़ों की व्यवस्था

प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कंपनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे सीवदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग को या वहाँ से होकर प्रत्येक मास के दौरान सम्मत सेवाओं पर वहन किए गए यात्रियों से संबंधित आँकड़े, जिसमें यात्रियों के विमान में सवार होने और उतरने के स्थान भी दिखाये गये हों, प्रस्तुत करेगी। ऐसे आँकड़े यथासंभव शीघ्र प्रत्येक मास के अंत में प्रस्तुत किए जाएंगे।

#### अनुच्छेद-12

##### टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराओं के प्रयोजन के लिये "टैरिफ" का आशय यात्रियों और कार्गो के वहन के लिये अदा की जाने वाली कीमतों और एजेंसी एवं अन्य अनुषंगी सेवाओं की कीमतों और शर्तों सहित उन स्थितियों से है जिनके अंतर्गत ये लागू होती हैं लेकिन इसमें डाक के वहन के लिये पारिश्रमिक और उससे संबंधित शर्तें नहीं हैं।





2. एक सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग से अथवा उसके भू-भाग के लिए बहन किए जाने वाला टैरिफ उचित स्तरों पर निर्धारित किया जाएगा जिसमें परिचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमान कम्पनियों के टैरिफों सहित सभी संगत पहलुओं पर ध्यान दिया जाएगा ।
3. इस अनुच्छेद के उपर्युक्त पैरा १2१ में उल्लिखित टैरिफ पर, यदि संभव हो, दोनों सीवदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियों के बीच सहमति होगी और ऐसा करार, जहाँ भी संभव हो, अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संधि की पदतियों का प्रयोग करते हुए किया जाएगा ।
4. इस प्रकार से सम्मत टैरिफ लागू करने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम नब्बे १90१ दिन पहले सीवदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिए भेजे जाएंगे । विशेष मामलों में यदि उक्त प्राधिकारी सहमत हो तो यह अवधि घटाई जा सकती है ।
5. यह अनुमोदन शीघ्र दिया जा सकता है । यदि प्रस्तुत करने की तारीख से तीस १30१ दिन की अवधि के भीतर कोई भी वैमानिक प्राधिकारी अपनी असहमति प्रकट न करे तो इस अनुच्छेद के पैरा १4१ के अनुसार ये टैरिफ अनुमोदित समझे जाएंगे । जैसा कि पैरा १4१ में उपबंधित है, यदि टैरिफ, प्रस्तुत करने की अवधि कम की जाती है तो वैमानिक प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि जिसके अंतर्गत कोई भी अस्वीकृत अधिसूचित की जाती है, तीस १30१ दिन से कम होगी ।
6. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ १3१ के अनुसार इस टैरिफ पर सहमति नहीं होती है, या यदि पैरा १5१ के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक सीवदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे सीवदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी को पैराग्राफ १3१ के प्रावधानों के अनुसार सहमत टैरिफ की अस्वीकृत का नोटिस देता है तो दोनों सीवदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारित करने का प्रयास करेंगे ।
7. यदि वैमानिक प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैरा १4१ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए टैरिफ के अनुमोदन अथवा पैरा १6१ के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत न हो सके तो इस करार के अनुच्छेद-17 के उपबंधों के अनुसार इस मामले का निपटान किया जाएगा।
8. जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता, तब तक इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ लागू रहेगा । तथापि, इस पैरा के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद बारह १12१ महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता ।



अनुच्छेद-13

अर्जित राजस्व का अंतरण

1. प्रत्येक सीविदाकारी पक्ष, दूसरे सीविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को पहले सीविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अर्जित राजस्व में से व्यय के बाद बचत राशि अपने मुख्यालय को अंतरित करने का अधिकार प्रदान करेगा। इस प्रकार की राशि परिवर्तित मुद्रा में की जाएगी और यह उस सीविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अधीन और उसके अनुसार होगा जहाँ यह राजस्व अर्जित किया गया है।
2. इस प्रकार का अंतरण मुद्रा भुगतान के लिए सरकारी विनियम दर के आधार पर किया जाएगा अथवा जहाँ सरकारी विनियम दर लागू न हो, वहाँ भुगतान के लिए प्रचलित विदेशी विनियम की मार्केट दर से किया जाएगा।
3. ऐसे मामलों में जहाँ दोनों सीविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के समझौते के लिए विशेष व्यवस्था है, ऐसी व्यवस्था के उपबंधों को, उस अनुच्छेद के पैरा ११ के अंतर्गत विनियमों के अंतरण पर लागू किया जाएगा।

अनुच्छेद-14

विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप सीविदाकारी पक्ष इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के खिलाफ नागर विमानन की सुरक्षा को बनाये रखने संबंधी उनका एक दूसरे के प्रति दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों की व्यापकता को सीमित किये बिना सीविदाकारी पक्ष विशेषकर 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित विमान पर किए जाने वाले अपराधों और कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण के अनुरोध से संबंधित अभिसमय और 23 सितम्बर, 1971 को मॉडियल में हस्ताक्षरित नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कृत्यों के निरोध से संबंधित अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।
2. अनुरोध किए जाने पर सीविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों का अभिग्रहण किए जाने की कार्रवाईयों और ऐसे विमानों, उनके यात्रियों, कर्मीदल हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं के विरुद्ध गैर-कानूनी कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के लिए किसी भी अन्य खतरे से बचाव के लिए एक दूसरे को सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे।



सत्यमेव जयते

3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, उसी सीमा तक अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में निर्दिष्ट नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे जहाँ तक वे सुरक्षा उपबंध सीवदाकारी पक्षों पर लागू होते हैं, उनके पंजीकृत विमानों के प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों/जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके भू-भाग में है और उनके राज्य भू-भाग में, हवाई अड्डों के प्रचालकों से वे यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें ।
4. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष इस बात पर सहमत है कि विमान के इस प्रकार के प्रचालकों को दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश के लिए, वहाँ से प्रस्थान के लिये अथवा उसके अंदर उस दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित उपर्युक्त पैरा 2 में उल्लिखित सुरक्षा उपबंधों का अनुपालन करना पड़ सकता है । प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को यह सुनिश्चित करना होगा कि विमान की सुरक्षा और विमान पर सवार होते समय अथवा लदान के दौरान यात्रियों, कर्मियों, सामान, माल और विमान भंडार के निरीक्षण के लिए उसके भू-भाग के अंदर प्रभावी और पर्याप्त उपाय लागू किये जाते हैं। प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष किसी विशेष धमकी से निपटने के लिए विशेष सुरक्षा उपाय करने के बारे में दूसरे सीवदाकारी पक्ष से प्राप्त किसी अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा ।
5. यदि किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी ढंग से अभिग्रहण किये जाने की घटना की धमकी दिये जाने की कोई घटना घटती है अथवा इस प्रकार के विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों अथवा विमान दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई कृत्य किये जाते हैं तो सीवदाकारी पक्ष इस प्रकार की घटना अथवा धमकी से शीघ्र निपटने के लिए संचार माध्यमों और अन्य उपायों के द्वारा एक दूसरे की सहायता करेंगे ।
6. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा जैसे कि वह व्यावहारिक समझे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई विमान, जिसके विरुद्ध गैर-कानूनी अभिग्रहण की कार्रवाई की गई है अथवा गैर-कानूनी हस्तक्षेप की अन्य कार्रवाईयों की गई हैं, जो उसके भू-भाग में उतरा है उसे भूमि पर रोका जाए बशर्ते उसका प्रस्थान मानवीय जीवन की सुरक्षा के अभिभावी कर्तव्य द्वारा आवश्यक न हो जाए । जब कभी व्यावहारिक हो, ऐसे उपाय आपसी परामर्श से किये जाएंगे ।
7. इस अनुच्छेद के प्रावधानों से किसी भी विचलन की स्थिति में अनुच्छेद 15 के अनुसार कार्रवाई की जाएगी और यह इस करार के अनुच्छेद 4 को लागू करने का आधार बन सकता है ।

#### अनुच्छेद-15

#### परामर्श

निकट सहयोग की भावना से, दोनों सीवदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इस करार के प्रवर्तन और निर्वहन के संबंध में नियमित रूप से विचारों का आदान-प्रदान करेंगे ।



अनुच्छेद-16

संशोधन

1. यदि दोनों सीवदाकारी पक्षों में से कोई भी पक्ष इस करार के किसी भी उपबंध में संशोधन करना वांछनीय समझे तो वह दूसरे सीवदाकारी पक्ष से इस प्रकार के परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है। ऐसा परामर्श जोकि वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच हो सकता है और जो विचार-विमर्श या पत्राचार के माध्यम से होगा, ऐसा अनुरोध प्राप्त होने की तारीख से साठ §60§ दिनों की अवधि के भीतर शुरू होगा। इस प्रकार सम्मत कोई भी संशोधन तभी लागू होगा जब राजनीयक टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पूर्ति कर दी जाए।
2. अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों में संशोधन सीवदाकारी पक्षों के सक्षम वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सीधी सहमति से किया जा सकता है और पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पूर्ति की जाएगी।

अनुच्छेद-17

विवादों का निपटारा

यदि वर्तमान करार के निर्वचन और प्रवर्तन के संबंध में कोई विवाद पैदा होता है तो सीवदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपस में बातचीत द्वारा इसका समाधान करने का प्रयास करेंगे, यदि ऐसा न हो सके तो यह विवाद समाधान के लिये सीवदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।

अनुच्छेद-18

बहुपक्षीय हवाई अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. जहाँ तक अभिसमय के उपबंध इस करार के अधीन स्थापित हवाई सेवाओं पर लागू होते हैं, ये उपबंध करार की अवधि के दौरान सीवदाकारी पक्षों के बीच अपनी वर्तमान स्थिति में लागू रहेंगे जैसे कि वे करार के अभिन्न अंग हों, जब तक दोनों सीवदाकारी पक्ष अभिसमय में किसी संशोधन का अनुसमर्थन नहीं कर देते, जो कि विधिवत् रूप से प्रवर्तन में आ जाएगा और उस स्थिति में यथासंशोधित अभिसमय इस करार की अवधि के दौरान लागू रहेगा।
2. यदि दोनों सीवदाकारी पक्षों के संबंध में सामान्य बहुपक्षीय हवाई अभिसमय प्रवर्तन में आये तो ऐसे अभिसमय के उपबंध अभिभावी होंगे।

अनुच्छेद-19

अनुबंध

इस करार के साथ संलग्न अनुबंध इस करार का हिस्सा माना जाएगा और सिवाय जहाँ स्पष्ट रूप से अन्यथा व्यवस्था न हो, करार से संबंधित सभी संदर्भों में अनुबंध के लिये संदर्भ भी शामिल होगा।

अनुच्छेद-20

प्रवर्तन में आना

आवश्यक संवैधानिक प्रक्रियाएँ पूरी करने के बाद यह करार हस्ताक्षर की तारीख को प्रवर्तन में आएगा।



सत्यमेव जयते

अनुच्छेद-2।

समाप्त करना

कोई भी सीविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार को समाप्त करने के लिए दूसरे सीविदाकारी पक्ष को लिखित नोटिस दे सकता है । ऐसा नोटिस साथ-साथ ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा । यदि ऐसा नोटिस दिया जाता है तो यह करार दूसरे सीविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त होने की तारीख से बारह मास बाद समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि इस अवधि की समाप्ति से पूर्व ही समापन का ये नोटिस सहमति से वापस नहीं ले लिया जाता । दूसरे सीविदाकारी पक्ष द्वारा प्राप्त सूचना न भेजे जाने की स्थिति में, यह नोटिस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा प्राप्त किये जाने की तारीख से चौदह दिन बाद प्राप्त किया गया मान लिया जाएगा ।

दिनांक ४ अक्टूबर, 1993 को विशाकेव में हिन्दी, रूसी और अंग्रेजी भाषाओं में दो-दो मूल सेटों पर हस्ताक्षर किये जिनमें से सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक है । इनके निर्वचन में कोई भी मतभेद होने की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा ।

  
कृते भारत सरकार

  
कृते किर्गिस्तान गणराज्य सरकार



अनुबंध

संघ-1

भारत की नामित विमान कम्पनी को निम्नीलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने का अधिकार होगा :

उद्गम स्थान

मध्यवर्ती स्थान

गंतव्य स्थान

परे के स्थान

जैसे कि समय-समय पर परस्पर सहमति हो ।

संघ-2

किर्गिस्तान की नामित विमान कम्पनी को निम्नीलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने का अधिकार होगा :

उद्गम स्थान

मध्यवर्ती स्थान

गंतव्य स्थान

परे के स्थान

जैसे कि समय-समय पर परस्पर सहमति हो ।

## СОГЛАШЕНИЕ

о воздушном сообщении между Правительством  
Республики Индии и Правительством Кыргызской  
Республики

---

Правительство Республики Индия и Правительство Кыргызской Республики, в дальнейшем именуемые "Договаривающиеся Стороны",

Являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой к подписанию в Чикаго 7 декабря 1944 года,

Желая развивать двусторонние отношения в области гражданской авиации и заключить соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями,

Согласились в следующем:

### СТАТЬЯ 1

#### Определения

Для этого соглашения, если контекст не предусматривает что-либо другое, применяются следующие определения:

а) термин "авиационные власти" будет означать, по отношению к Индии, Генерального Директора гражданской авиации, а по отношению к Кыргызской Республике — Президента Национальной Авиакомпания, или в обоих случаях, любое лицо или орган, уполномоченный осуществлять функции, разработанные указанными властями;

б) термин "назначенная авиакомпания" будет означать авиакомпанию (ии), которые назначили в письменной форме авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон, в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения;

в) "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую к подписанию в Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает любое Приложение, принятые по Статье 90 Конвенции и любые поправки к Приложениям или к Конвенции по Статьям 90, 94 в том случае, если эти приложения и поправки были приняты обеими Договаривающимися Сторонами;

г) термины "территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "и "посадка с некоммерческой целью" имеют значения, соответственно данные им в Статьях 2 и 96 Конвенции.

### СТАТЬЯ 2

#### Предоставление прав на перевозки

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Стороне Права, указанные в настоящем Соглашении с целью

установления регулярных международных воздушных сообщений по маршрутам, обозначенным в Приложении. Такие линии и маршруты в дальнейшем называются "договорные линии" и "установленные маршруты" соответственно.

2. По условиям настоящего Соглашения, назначенные авиакомпаниями каждой Договаривающейся Стороны будут иметь следующие права:

а) летать без посадки через территории другой Договаривающейся Стороны;

б) делать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями;

в) во время эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, авиакомпании, назначенные каждой Договаривающейся Стороной будут иметь право погрузки и выгрузки на территории другой Договаривающейся Стороны, в пунктах, обозначенных для этого маршрута в Приложении настоящего Соглашения при международных перевозках пассажиров, грузов и почты.

3. Параграф 2 настоящей Статьи не дает преимущества авиакомпании другой Договаривающейся Стороны брать перевозку пассажиров, грузов или почту, предназначенные для другого пункта на территории другой Договаривающейся Стороны.

### СТАТЬЯ 3

#### Назначение авиакомпаний

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Договаривающейся Стороне авиакомпанию (ии) с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. По получении такого назначения, другая Договаривающаяся Сторона, как указано в условиях параграфов 3 и 4 настоящей Статьи без задержки предоставляет соответствующее разрешение на осуществление полетов назначенным авиакомпаниям.

3. Авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон могут потребовать у авиакомпании, назначенной другой Договаривающейся Стороной, предоставить доказательства, что она имеет квалификацию на выполнение условий, обычно предъявляемых такими властями в соответствии с Конвенцией к осуществлению международных воздушных сообщений.

4. Авиационные власти любой из Договаривающихся Сторон имеют право отказать в предоставлении разрешения, упомянутого в параграфе 2 настоящей статьи, или поставить условие, если это окажется необходимым, при выполнении назначенными авиакомпаниями прав, определенных в статье 2, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этой авиакомпанией принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей авиакомпанию, или ее гражданам. Для этого параграфа выражение "преимущественное владение и действительный контроль" означает, что в любом случае, где назначенная авиакомпания осуществляет воздушные сообщения в соответствии с настоящим Соглашением посредством вступления в Договор с авиакомпанией любой другой страны или Правительства, или граждан любой другой страны, то не считается, что Договаривающаяся Сторона, назначившая авиакомпанию или ее граждан



имеет преимущественное владение или действительный контроль над назначенными авиакомпаниями, если Договаривающаяся Сторона, или ее граждане, в дополнение к владению большей частью имущества назначенной авиакомпании, также осуществляет:

- 1) Эффективный контроль над управлением назначенной авиакомпанией;
2. Владение и эффективный контроль большей частью самолетного парка и оборудования, используемого для осуществления воздушных сообщений.
3. Авиакомпания, таким образом назначенная и наделенная полномочиями, может начать в любое время эксплуатацию договорных линий, обеспечивая выполнение требований настоящей Статьи и Статей 10 и 12.

#### СТАТЬЯ 4

##### Отмена или временное прекращение эксплуатационных полномочий

Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отменить или временно прекратить эксплуатационные полномочия, или наложить соответствующие условия, если это окажется необходимым, в случае несоблюдения назначенной авиакомпанией другой Договаривающейся Стороны законов и правил первой Стороны или в случае, если по суждению первой стороны, не выполняются условия, при которых были предоставлены права в соответствии с настоящим Соглашением. Это так же притрменяется, если не выполняются требования параграфа 4 Статьи 3. Такие действия могут быть предприняты только после консультации между Договаривающимися Сторонами, в соответствии со Статьей 15 настоящего Соглашения, если не требуются действия по немедленному прекращению эксплуатации или введению условий, чтобы избежать дальнейших законов, правил и требований настоящего Соглашения.

#### СТАТЬЯ 5

##### Сборы

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может ввести оправданные и разумные сборы за использование аэропортов и других авронавигационных средств, причем эти сборы не должны быть выше, чем сборы, оплачиваемые другими авиакомпаниями, выполняющими подобные международные воздушные сообщения.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона не должна отдавать предпочтение своей собственной, или любой другой авиакомпании другой Договаривающейся Стороны, осуществляющей подобные международные воздушные сообщения при примерении своих таможенных, иммиграционных, санитарных и других правил или при использовании аэропортов, воздушных трасс, управлении воздушного движения и оборудования под его контролем.

## СТАТЬЯ 6

### Таможенные сборы и процедуры

1. Самолеты назначенной авиакомпании любой из Договаривающихся сторон, осуществляющие международные воздушные сообщения, как и их обычное оборудование, запасы топлива, смазочные материалы и различные припасы, находящиеся на борту или загружаемые на самолет, которые будут использоваться только этим или в этом самолете, должны облагаться таможенными сборами за досмотр и другими, существующими на территории другой Договаривающейся Стороны на условиях, предоставляемых собственным авиакомпаниями другой Договаривающейся Стороны, осуществляющей регулярные международные воздушные сообщения, или авиакомпаниями, которым предоставляется наибольшее предпочтение.

2. То же самое должно распространяться на запасные частоти, поступающие на территорию одной из Договаривающихся Сторон для технического обслуживания и ремонта самолетов, эксплуатируемых на воздушных линиях назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны.

3. Ни одна из Договаривающихся сторон не обязана освобождать назначенную авиакомпанию (ии) другой Договаривающейся Стороны от таможенных сборов, сборов за досмотр и другие или уменьшать их, пока другая Договаривающаяся Сторона не освободит от таких сборов или не уменьшит их по отношению к назначенной авиакомпании (ям) первой Договаривающейся Стороны.

4. Табельное бортовое оборудование как и материальные запасы, оставленные на борту самолета одной из Договаривающихся Сторон, может быть выгружено на территории другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей, находящихся на этой территории.

5. Может быть предъявлено требование, чтобы материалы, указанные в параграфах 1, 2 и 4 настоящей Статьи находились под таможенным наблюдением или контролем.

6. Пассажиры при прямом транзите через территорию одной из договаривающихся сторон должны подвергаться максимально упрощенному контролю. Багаж и груз при прямом транзите должны освобождаться от таможенных и других подобных сборов.

## СТАТЬЯ 7

### Представительство

1. Назначенная авиакомпания одной Договаривающейся Стороны, на ответных условиях имеет право содержать на территории другой Договаривающейся Стороны представителей, а так же коммерческий, рабочий и технический персонал, необходимый в связи с эксплуатацией договорных линий. Этот персонал, по необходимости, может состоять из граждан обеих Сторон.

2. Назначенная авиакомпания может использовать не только свой персонал, но и услуги другой организации, компании или авиакомпании, работающей на территории другой Договаривающейся Стороны и уполномоченной выполнять такие услуги на территории этой Договаривающейся Стороны.

3. Представители и персонал должны руководствоваться действующими законами и правилами другой Договаривающейся Стороны, и подчиняться таким законам и правилам, эта Договаривающаяся Сторона, на ответных условиях и с минимальной задержкой, должна предоставлять представителям и персоналу, упомянутым в параграфе 1 настоящей Статьи, необходимое разрешение на работы, служебные визы и другие соответствующие документы.

4. Основываясь на взаимных условиях каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны право участвовать в продаже авиаперевозок непосредственно на своей территории и, по ее усмотрению, через своих агентов. Каждая назначенная авиакомпания будет иметь право продавать эти перевозки и любое лицо сможет свободно купить эти перевозки в местной или в любой свободно конвертируемой валюте.

#### СТАТЬЯ 8 Применение законов

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, определяющие вход и выход самолетов (которые выполняют международные воздушные сообщения) на ее территории будут применяться к самолетам назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, определяющие прибытие, пребывание и вылет с ее территории пассажиров, экипажа, груза и почты, например касающиеся паспортных, таможенных, валютных и медицинских требований, будут применяться к пассажирам, экипажу, грузам и почте, перевозимым самолетами назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны за время их пребывания на указанной территории.

#### СТАТЬЯ 9 Объем и частота движения

1. Для авиакомпаний обеих Договаривающихся Сторон должна существовать справедливая и равная возможность эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий, авиакомпания (ии) каждой Договаривающейся Стороны должна принимать во внимание интересы авиакомпании (ий) другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не влиять несправедливо на воздушные сообщения, обеспечиваемые последний по тому же маршруту.

3. Объем, который должна предоставить назначенная авиакомпания по договорным линиям, должна находиться в тесном отношении с расчетными потребностями на воздушные перевозки между территориями Договаривающихся Сторон.

4. Основываясь на принципах предыдущих параграфов, объем и частота движения, осуществляемые назначенными авиакомпаниями каждой Договаривающейся Стороны, должны согласовываться между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

5. Любая необходимость увеличения объема и/или частоты движения, осуществляемого назначенной авиакомпанией одной из Договаривающихся Сторон, во-первых должно основываться на увеличении требований на перевозки между территориями Договаривающихся Сторон и должны согласовываться между обеими авиационными властями. Во время такого рассмотрения и согласования, преимуществом будут пользоваться действующие в настоящее время объем и частота перевозок.

## СТАТЬЯ 10

### Предоставление эксплуатационной информации

1. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны потребовать от своей назначенной авиакомпании обменяться информацией, касающейся типов воздушных линий, частоты и типов используемых самолетов и расписании с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны, для рассмотрения и утверждения. Подобная информация так же должна подаваться по крайней мере предварительно за 30 дней до того, когда собираются внести изменения, касающиеся эксплуатации договорных линий.

2. Назначенные авиакомпании так же должны предоставлять любую другую информацию, которая может потребоваться авиационным властям другой стороны для строгого соблюдения требований настоящего Соглашения.

## СТАТЬЯ 11

### Предоставление статистических данных

Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны требовать от своих назначенных авиакомпаний предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны статистические данные, касающиеся перевозок, осуществленным по договорным линиям в течении каждого месяца на и с территории другой Договаривающейся Стороны, указывая пункты посадки и высадки такого движения. Такие статистические данные должны даваться как можно скорее в конце каждого месяца.

## СТАТЬЯ 12

### Тарифы

1. Для следующих параграфов, термин "тариф" означает цены, которые необходимо выплатить за перевозку пассажиров и груза и условия, при которых эти цены применяются, включая цены и условия для агентств и других дополнительных служб, но не включая оплаты и условия за перевозку почты.

2. Тарифы, взимаемые назначенной авиакомпанией (ми) одной Договаривающейся Стороны за перевозку на территорию или с территории другой Договаривающейся Стороны должны устанавливаться на разумных уровнях, в соответствии со всеми необходимыми факторами, включая эксплуатацию, разумные доходы и тарифы других авиакомпаний.

3. Тарифы, указанные в параграфе 2 настоящей статьи по возможности должны согласовываться между назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся Сторон. Этот Договор должен быть достигнут посредством использования процедур Международной ассоциации воздушного транспорта.

4. Таким образом согласованные тарифы должны быть представлены для утверждения обеими Договаривающимися Сторонами по крайней мере за 90 дней до предполагаемой даты их введения, в особых случаях этот срок может быть сокращен по взаимной договоренности властей.

5. Это утверждение может быть выдано в срочном порядке. Если ни одна из авиационных властей за 30-дневный срок со дня подачи не выразила неодобрения, в соответствии с параграфом 4 настоящей Статьи, то тарифы будут считаться утвержденными. В случае, если период подачи был сокращен, как определено в параграфе 4, авиационные власти могут согласиться, чтобы период, в который можно подать неодобрение, был меньше, чем 30 дней.

6. Если тариф не может быть согласован в соответствии с параграфом 3 настоящей Статьи или если за период, применяемый в соответствии с параграфом 5, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны дадут извещение авиационным властям другой Стороны неодобрение по тарифам, согласованным в соответствии с требованиями параграфа 3, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны постараться урегулировать тарифы по взаимному согласию.

7. Если авиационные власти не могут согласовать тариф, представленный им по параграфу 4 настоящей Статьи, то спор должен быть решен в соответствии с требованиями Статьи 18 настоящего Соглашения.

8. Тариф, установленный в соответствии с требованиями настоящей Статьи, должен оставаться в силе до установления новых тарифов. Тем не менее, тариф не должен продлеваться в соответствии с настоящим параграфом более чем на 12 месяцев после истечения срока его действия.

## СТАТЬЯ 13

### Перевод заработанных средств

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны право пере-

водить в свой главный офис излишки доходов над расходами, полученные на территории первой Договаривающейся Стороны. Эти переводы должны производиться в любой конвертируемой валюте, в соответствии с правилами валютного обмена Договаривающейся Стороны, на территории которой получена прибыль.

2. Эти переводы должны осуществляться на основе официального обменного валютного курса, а при отсутствии такового на основе рыночного курса.

3. В случае, если между двумя Договаривающимися Сторонами существует особое соглашение по урегулированию оплаты, то в отношении к переводам доходов, в соответствии с требованиями этого соглашения применяются положения параграфа 1 настоящей Статьи.

#### СТАТЬЯ 14 Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, включая Конвенцию о международной гражданской авиации, подписанную в Чикаго 7 декабря 1944 года, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению к друг другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с Положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями об авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Положениями к Конвенции о международной гражданской авиации в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам, они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, постоянно базирующихся или имеющих основное место деятельности на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории, действовали в соответствии с такими положениями об авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона согласна с тем, что эксплуатантам самолетов необходимо соблюдать требования по обеспечению авиационной безопасности параграфа 3, предъявляемого дру-

гой Договариваемой Стороной для входа, выхода или пребывания на территории другой стороны. Каждая договариваемая Сторона должна обеспечить эффективные меры, применяемые на территории для защиты самолета, проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и запасов самолета до и во время посадки и загрузки. Каждая Сторона должна относиться с должным пониманием к любой просьбе от другой Договариваемой Стороны для осуществления особых мер безопасности, принимаемых для устранения особых случаев или их угрозы.

5. При возникновении особого случая или угрозы возникновения особого случая незаконного захвата гражданского самолета или другого незаконного акта, направленного против безопасности самолета, его экипажа, пассажиров, аэропорта или аэронавигационных средств, Договариваемые Стороны должны помогать друг другу посредством облегчения связи и другими соответствующими мерами с целью быстрого и безопасного устранения инцидента или угрозы его.

6. Каждая Договариваемая Сторона должна принять меры, какие она сочтет возможными, чтобы самолет, являющийся объектом незаконного захвата, или другого незаконного действия на территории Договариваемой Стороны, был задержан на земле до тех пор, пока вылет не станет являться необходимостью для того, чтобы защитить человеческую жизнь. Когда это возможно и применимо, такие меры должны применяться на основе взаимных консультаций.

7. Любое отступление от настоящей Статьи должно быть согласовано в соответствии со Статьей 15 и может являться основанием для применения Статьи 4 настоящего Соглашения.

#### СТАТЬЯ 15 Консультации

Для обеспечения тесного сотрудничества, авиационные власти обеих Договариваемых Сторон должны регулярно обмениваться мнениями по применению и толкованию настоящего Соглашения.

#### СТАТЬЯ 16 Изменения

1. Если одна из Договариваемых Сторон считает необходимым изменить какое-либо требование настоящего Соглашения, то она может запросить консультацию у другой Договариваемой Стороны; такая консультация, которая может проходить между авиационными властями в виде обсуждения или с помощью переписки, должна начаться 60-дневный период с даты запроса. Любые изменения, одобренные таким образом, войдут в силу, когда они будут заверены обменом дипломатических нот.

2. Изменения маршрутов, указанных в Приложении могут производиться прямым соглашением между компетентными авиационными властями Договариваемых Сторон и должны заверяться письмами.

СТАТЬЯ 17  
Урегулирование споров

Если возникает какой-либо спор, касающийся толкования или применения настоящего Соглашения, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться урегулировать его посредством переговоров между собой, если спор не урегулирован, он передается для рассмотрения самим Договаривающимся Сторонам.

СТАТЬЯ 18  
Применение многосторонних воздушных Конвенций

1. В той степени, в какой они применимы к воздушным сообщениям, установленным настоящим Соглашением, требования Конвенции должны оставаться в силе в их настоящем виде для Договаривающихся Сторон на время действия Соглашения, как если бы они являлись неотъемлемой частью соглашения, и до тех пор, пока обе Договаривающиеся Стороны не ратифицируют поправку к Конвенции, которая в свое время войдет в силу, и уже с поправкой останется в силе на период действия настоящего Соглашения.

2. Если общая многосторонняя воздушная конвенция вступает в силу по отношению к обеим Договаривающимся Сторонам, то иметь преимущества будут требования такой конвенции.

СТАТЬЯ 19  
Приложение

Приложение, прилагаемое к настоящему Соглашению, должно считаться частью Соглашения и все сноски, которые делаются в Соглашении, будут включать сноски к Приложению, если ничего другого не предусмотрено в срочном порядке.

СТАТЬЯ 20  
Вступление в силу

После завершения всех необходимых конституционных процедур, настоящее Соглашение вступает в силу в день его подписания.

СТАТЬЯ 21  
Прекращение

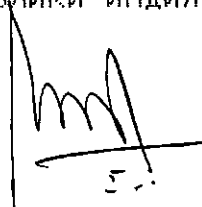
Любая из Договаривающихся Сторон может в любое время дать письменное извещение другой Договаривающейся Стороне о своем желании прекратить действие Соглашения. Такое сообщение должно быть одновременно передано в Международную организацию гражданской авиации. Если такое сообщение поступило, то настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев после даты получения изве



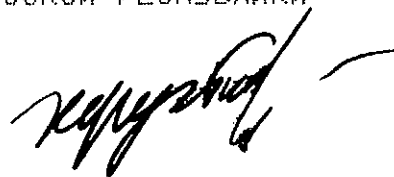
щения другой Договаривающейся Стороной, если сообщение о прекращении не аннулировано Договором до завершения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении извещения другой Договаривающейся Стороной будет считаться, что сообщение получено, через 14 дней после получения такого сообщения Международной организацией гражданской авиации.

Подписано в Бишкеке " 8 " сентября 1993 г. в \_\_\_\_\_ экземплярах по два на хинди, английском и русском языках, причем все тексты одинаково подлинны. В случае какого-либо расхождения, преимуществом пользуется английский текст.

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО  
РЕСПУБЛИКИ ИНДИЯ



ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



ПРИЛОЖЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1

Назначенная авиакомпания Индии будет уполномочена выполнять международные воздушные сообщения по следующим согласованным маршрутам:

Пункт вылета	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Другие пункты
Одобрятся по взаимной договоренности время от времени.			

РАЗДЕЛ 2

Назначенная авиакомпания Кыргызской Республики будет уполномочена выполнять международные воздушные сообщения по следующим согласованным маршрутам:

Пункт вылета	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Другие пункты
Одобрятся по взаимной договоренности время от времени.			