



भारत सरकार
तथा
बेलारस गणराज्य सरकार
के बीच
विमान सेवा करार

भारत सरकार तथा बेलारस गणराज्य सरकार, जिन्हें एतत्पश्चात् "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किये गये अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष हैं,

नागर विमानन के क्षेत्र में अपने पारस्परिक संबंधों को बढ़ाने तथा अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से एक करार करने के इच्छुक हैं,

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं :

अनुच्छेद-1
परिभाषा

इस करार के प्रयोजनार्थ जहां पाठ में अन्यथा अपेक्षा नहीं की गई हो:

॥क॥ "वैमानिकी प्राधिकारियों" पद का अभिप्राय, भारत के मामले में, नागर विमानन महानिदेशक तथा बेलारस गणराज्य के मामले में, राज्य विमानन समिति, अथवा दोनों मामलों में, कोई व्यक्ति अथवा निकाय, जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो,

॥ख॥ "क्षमता" पद का अभिप्राय -



- § 1 § किसी विमान के संबंध में किसी मार्ग पर या मार्ग के खण्ड पर उपलब्ध उस विमान का पे-लोड,
- § 2 § किसी सहमत सेवा के संबंध में ऐसी सेवा पर प्रयुक्त विमान की क्षमता को किसी मार्ग या मार्ग के खण्ड पर दी गई अवधि में प्रचालित आवृत्ति से बहुगुणित करने से है।
- § ग § "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरार्थ प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संबंधी अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 94 और 90 के अंतर्गत उक्त अनुबंधों अथवा अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जहां तक वे अनुबंध तथा संशोधन दोनों सविदाकारी पक्षों के लिए प्रभावी हो गये हों,
- § घ § "नामित विमान कंपनी" पद से अभिप्राय ऐसी विमान कंपनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार नामित तथा प्राधिकृत किया गया हो,
- § ड. § किसी देश के संदर्भ में "राज्यक्षेत्र" पद से अभिप्राय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में इसके लिए निर्धारित किया गया है,
- § च § "विमान सेवा", "अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवा", "विमानकंपनी" तथा "गेर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना" पदों से अभिप्राय क्रमशः वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद 96 में इनके लिए निर्धारित किया गया है,
- § छ § "इस करार" पद में इसका अनुबंध और उसमें अथवा इस करार में किया गया संशोधन भी शामिल है,
- § ज § "टैरिफ" पद का अभिप्राय यात्रियों, सामान और कार्गो के वहन के लिए अदा किए जाने वाली मीमतों और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये कीमतें लागू होती हैं। उक्त कीमतों में और अन्य अनुषंगी सेवाओं की कीमतें और शर्तें शामिल हैं परन्तु



-: 3 :-

इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें शामिल नहीं हैं, तथा

॥ झ ॥ "प्रयोक्ता प्रभार" पद से अभिप्राय, उस प्रभार से है जो विमानों, उनके कर्मियों, यात्रियों तथा कारगो हेतु सम्बद्ध सेवाओं तथा सुविधाओं सहित हवाई अड्डा परिसम्पत्ति या सुविधाओं के अथवा विमान दिक्कालन सुविधाओं के संबंध में सक्षम प्राधिकारी द्वारा विमानकम्पनियों पर लगाया गया हो अथवा लगाए जाने की अनुमति दी गई हो।

अनुच्छेद 2 अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष, दूसरे सविदाकारी पक्ष को इस करार के साथ संलग्न अनुसूची के उपयुक्त खण्ड में निर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं को स्थापित करने के प्रयोजनार्थ इस करार में निर्दिष्ट अधिकारों की मंजूरी देता है। इसके आगे, इस प्रकार की सेवाओं तथा मार्गों को क्रमशः "सहमत सेवाएं" तथा "निर्दिष्ट मार्ग" कहा जाएगा।

2. इस करार के उपबंधों के अधीन, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनियों को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :-

- ॥ क ॥ बिना अवतरण दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के पार उड़ान भरना,
- ॥ ख ॥ दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना, तथा
- ॥ ग ॥ निर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा का प्रचालन करते समय, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनियों को इस करार की अनुसूची में उस मार्ग के लिए उल्लिखित स्थल ॥ स्थलों ॥ पर दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में, अंतरराष्ट्रीय यातायात में यात्रियों तथा डाक सहित कार्गो के अलग-अलग अथवा सम्मिलित रूप में आरोहण तथा अवरोहण का भी अधिकार होगा।



=: 4 :-

3. इस करार के अनुच्छेद 3 के पैरा ३ तथा ४ के उपबंधों के अध्याधीन इस करार के अनुच्छेद 3 के अंतर्गत नामित उन विमानकंपनियों से भिन्न प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की विमानकंपनी ३ कंपनियों को भी इस अनुच्छेद के पैरा 2 के उप-पैरा ३ तथा ४ में विनिर्दिष्ट अधिकार प्राप्त होंगे।

4. इस अनुच्छेद के पैरा 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक सविदाकारी पक्ष की नामित कंपनियों को, दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थित अन्य स्थल के लिए जाने वाले यात्रियों तथा डाक सहित कार्गो को विमान में ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है।

अनुच्छेद-3

विमान कंपनियों को नामित करना तथा उनको प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को निर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजनार्थ दो तक विमान कंपनियां नामित करने तथा ऐसे नामन वापस लेने अथवा बदलने का अधिकार होगा, जिसकी सूचना लिखित रूप में दूसरे सविदाकारी पक्ष को दी जायेगी।

2. ऐसे नामन प्राप्त होने पर, दूसरा सविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैरा ३ तथा ४ के उपबंधों के अध्याधीन, बिना बिलंब किये नामित विमान कंपनियों को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार स्वीकृत करेगा।

3. एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकेंगे कि वह उन्हें आश्वस्त करे कि वह उन नियमों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो ऐसे प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के संबंध में लागू की जाती हैं।

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामले में, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से मना करने, अथवा किसी भी नामित विमान कंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद 2 2 में निर्दिष्ट अधिकारों का प्रयोग करने पर ऐसे प्रतिबंध लगाने



का अधिकार होगा, जिसे वह आवश्यक समझे, जिसमें उक्त सविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रकों में निहित है। इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए, "वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" पद का अभिप्राय यह है कि यदि नामित विमान कंपनी किसी भी अन्य देश अथवा सरकार अथवा किसी अन्य देश के राष्ट्रकों की विमान कंपनी कोई के साथ करार {वित्तीय लीज करारों को छोड़ कर} करके सहमत सेवाएं प्रचालित करती है तो विमानकंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रकों के पास उक्त नामित विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण होना तब तक नहीं समझा जाएगा जब तक कि सविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्रक, नामित विमानकंपनी की परिसम्पत्तियों के एक बड़े भाग के स्वामित्व के अतिरिक्त निम्नलिखित भी प्राप्त नहीं कर लेंगे:-

1. नामित विमानकंपनी के प्रबंधन में प्रभावी नियंत्रण , और
2. नामित विमानकंपनी के विमान बेड़े और उपस्कर के बड़े भाग पर स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण।

5. इस प्रकार नामित तथा प्राधिकृत की गई विमानकंपनी सहमत सेवाओं का प्रचालन शुरू कर सकती है बशर्ते कि उक्त विमानकंपनी इस करार के लागू उपबंधों का अनुपालन करती हो।

अनुच्छेद-4

प्रचालन प्राधिकारों को प्रतिसंहृत करना अथवा रोक देना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के पास दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी को दिए गए प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत करने अथवा रोक देने अथवा इस करार के अनुच्छेद 2 {2} में निर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग के संबंध में ऐसी शर्तें लगाने का, जिसे वह आवश्यक समझे, अधिकार आरक्षित रहेगा :-

{क} किसी भी मामले में जहां वह आश्वस्त नहीं हो कि उस विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण विमानकंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष अथवा ऐसे सविदाकारी पक्ष के राष्ट्रकों में निहित हैं, अथवा



॥ख॥ उस विमानकंपनी के इन अधिकारों को प्रदान करने वाले सविदाकारी पक्ष द्वारा सामान्यतया लागू किए गए कानूनों और/अथवा विनियमों का अनुपालन करने में विफल रहने की स्थिति में, अथवा

॥ग॥ यदि विमानकंपनी इस करार के अन्तर्गत विहित शर्तों के अनुसार प्रचालन करने में अन्यथा विफल रहती है।

2. इस करार के उपबंधों अथवा कानूनों और/अथवा विनियमों के और आगे अतिरिक्त को रोकने के लिए इस अनुच्छेद के पैरा ॥1॥ में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार का जब तक तत्काल प्रतिसंहृत करना अथवा रोक देना अथवा शर्तों का लगाना अनिवार्य न हो, तब तक ऐसे अधिकार का प्रयोग केवल इस करार के अनुच्छेद 15 के अनुसार दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के साथ परामर्श करने के बाद किया जाएगा।

अनुच्छेद-5 प्रयोक्ता प्रभार

1. किसी भी सविदाकारी पक्ष को, दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी ॥कंपनियों॥ पर इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचालित करने वाली अपनी स्वयं की विमानकंपनियों पर लगे प्रयोक्ता प्रभार से अधिक प्रभार लगाने अथवा लगाए जाने की अनुमति देने का अधिकार नहीं होगा।

2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपने सक्षम प्रभार वसूलने वाले संगठनों और सेवाओं तथा सुविधाओं का लाभ उठाने वाली नामित विमानकंपनियों के बीच प्रयोक्ता प्रभारों के संबंध में विचार-विमर्श को प्रोत्साहन देगा और जहां व्यवहार्य हो, ऐसा विमानकंपनियों के प्रतिनिधि संगठनों के माध्यम से किया जा सकेगा। प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के किसी भी प्रस्ताव के लिए ऐसे प्रयोक्ताओं को यथोचित नोटिस दिया जाना चाहिए ताकि परिवर्तन किये जो से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।



अनुच्छेद-6
सीमा-शुल्क और कार्यविधि

1. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर प्रचलित विमान और ऐसे विमान में पहले से रखे, बीच में लिये गये अथवा चढ़ाए गए उसके नियमित उपस्कर, ईंधन तथा स्नेहकों की पूर्तियों और विमान भण्डार को और, जो सर्वथा ऐसे विमान के अथवा में प्रयोग के लिए आशयित हैं, सभी प्रकार के सीमा शुल्क, निरीक्षण शुल्क, और अन्य शुल्कों अथवा करों के संबंध में अन्य सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में, वहीं अभिक्रिया की जाएगी जो दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचलित करने वाली उसकी अपनी विमानकंपनी {कंपनियों} को अथवा अत्यधिक समर्थन प्राप्त राष्ट्र की विमानकंपनियों को प्रदान की जाने वाली अभिक्रिया से कम अनुकूल नहीं हो।
2. इसी प्रकार का व्यवहार किसी भी सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश के समय दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर विमान के अनुरक्षण अथवा मरम्मत के लिए प्रयोग किये जा रहे अतिरिक्त पुर्जों के लिए भी किया जाएगा।
3. दोनों सविदाकारी पक्षों में से किसी को भी दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} को सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्कों अथवा इसी प्रकार के प्रभारों से छूट अथवा माफी नहीं दी जाएगी बशर्ते कि दूसरा सविदाकारी पक्ष भी पहले सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} को ऐसे प्रभारों से छूट अथवा माफी नहीं दे देता।
4. किसी भी सविदाकारी पक्ष के विमान में रखे गये नियमित वैमानिक उपस्कर और सामग्री और सप्लाई को दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में केवल उस राज्य क्षेत्र के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की अनुमति के बाद ही उतारा जा सकेगा।
5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ {1}, {2} और {4} में उल्लिखित सामग्री को सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की देख-रेख अथवा नियंत्रण में रखा जाना अपेक्षित होगा।



-: 8 :-

अनुच्छेद-7 प्रतिनिधित्व

1. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को परस्परता के आधार पर दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में यथा अपेक्षित अपने प्रतिनिधि तथा वाणिज्यिक, प्रचालनात्मक और तकनीकी स्टाफ रखने की अनुमति होगी।
2. नामित विमानकंपनी की मर्जी पर, स्टाफ संबंधी ये आवश्यकताएं इसके अपने कार्मिकों द्वारा अथवा दूसरे संगठन, कंपनी या अन्य सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रचालन कर रही और उस सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत विमानकंपनी की सेवाओं को प्रयोग करके, पूरी की जा सकती हैं।
3. प्रतिनिधि और स्टाफ अन्य सविदाकारी पक्ष के लागू कानूनों और विनियमों के अध्यधीन रहेंगे तथा ऐसे कानूनों और विनियमों के अनुरूप ऐसा सविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §1§ में उल्लिखित प्रतिनिधियों और स्टाफ को परस्परता के आधार पर तथा न्यूनतम विलम्ब से आवश्यक कार्य-परामिट, नियोजन वोजा या ऐसे ही अन्य कागजात प्रदान करेगा।
4. परस्परता के सिद्धांत के आधार पर, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी {कंपनियों} को अपने राज्यक्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से और अपने विवेक पर अपने अभिकर्ताओं के माध्यम से विमान परिवहन की बिक्री करने का अधिकार प्रदान करता है। प्रत्येक नामित विमानकंपनी को ऐसेपरिवहन की बिक्री करने का अधिकार होगा तथा कोई भी व्यक्ति ऐसे परिवहन को स्थानीय मुद्रा में या किसी भी स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में खरीदने हेतु स्वतंत्र होगा।

अनुच्छेद-8 कानूनों की प्रयोज्यता

1. एक सविदाकारी पक्ष के अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्चालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र में



प्रवेश और वहां से प्रस्थान को, अथवा उसके राज्यक्षेत्र के अन्दर ऐसे विमानों के प्रचालन तथा दिक्चालन को शासित करने वाले कानून और विनियम दूसरे सँविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमानों पर लागू होंगे।

2. एक सँविदाकारी पक्ष के उसके राज्यक्षेत्र में यात्रियों, कर्मियों के सदस्यों, कार्गो और डाक के प्रवेश, मुकाम तथा वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, मुद्रा, स्वास्थ्य और संगरोध से संबंधित दूसरे सँविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} के विमानों में उक्त राज्यक्षेत्र के अन्दर वाहित यात्रियों, कर्मियों के सदस्यों, कार्गो और डाक पर लागू होंगे।

3. दोनों में से कोई भी सँविदाकारी पक्ष, अपने सीमा-शुल्क, आब्रजन, संगरोध के अनुप्रयोग तथा इसी प्रकार के विनियमों के संबंध में इसी प्रकार की अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत दूसरे सँविदाकारी पक्ष की किसी नामित विमानकंपनी की तुलना में अपनी स्वयं की अथवा किसी अन्य विमानकंपनी को तरजीह नहीं देगा।

4. दोनों में से किसी भी सँविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र से गुजरने वाले सीधे पारगमन वाले यात्री अत्यन्त सरलीकृत नियंत्रण से अधिक के अधीन नहीं होंगे। सीधे पारगमन वाला सामान और कार्गो सीमा-शुल्क और इसी प्रकार के अन्य करों से मुक्त होगा।

अनुच्छेद-9

सहमत सेवाओं के प्रचालन को शासित करने वाले सिद्धांत

1. दोनों सँविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों को उनके अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।

2. सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियां} दूसरे सँविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} के हितों को ध्यान में रखेगी {रखेंगी} ताकि उस दूसरी विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा उसी मार्ग {मार्गों} के सम्पूर्ण या आंशिक भाग पर उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर अनावश्यक रूप से प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।



3. नामित विमानकंपनियों द्वारा सहमत सेवाओं पर प्रदान की जाने वाली क्षमता का दोनों सविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच यात्री जनता की विमान परिवहन सम्बन्धी अनुमानित आवश्यकताओं के साथ निकट का सम्बन्ध होगा।
4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों द्वारा प्रचलित सेवाओं की आवृत्ति और उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता पर सहमति दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य की जाएगी।
5. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों द्वारा प्रचलित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और/अथवा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता में कोई भी वृद्धि सविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच, मुख्यतः यातायात की बढ़ी हुई आवश्यकताओं पर आधारित होगी और वह दोनों देशों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा सहमति की शर्त के अधीन होगी। इस प्रकार के करार अथवा समझौता होने तक, पहले से लागू क्षमता और आवृत्ति पात्रताओं का निर्वाह किया जाता रहेगा।

अनुच्छेद-10

प्रचलन सूचना का प्रावधान

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, अपनी नामित विमानकंपनी {कंपनियों} से दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग में लाए जाने वाले विमान के प्रकार और उड़ान समयावलियों के बारे में सहमत सेवाओं के उद्घाटन से कम से कम साठ दिन पहले विचार व अनुमोदन हेतु भिजवाने हेतु अपेक्षा कर सकते हैं। जब कभी सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई भी परिवर्तन किया जाना हो तब भी इसी प्रकार की सूचना कम से कम 30 {तीस} दिन पहले दी जाएगी।
2. नामित विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसी कोई अन्य सूचना भी दी जानी होगी जिससे वे इस बात से संतुष्ट हो सकें कि इस करार की अपेक्षाओं का विधिवत अनुपालन किया जा रहा है।



-: || :-

अनुच्छेद-11

आंकड़ों की व्यवस्था

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी-अपनी नामित विमानकंपनी {कंपनियों} से, दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के लिए या वहां से सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वहन किये गये यातायात से संबंधित आंकड़े भिजवायेंगे जिसमें इस प्रकार के यातायात के उतरने और चढ़ने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक मास की समाप्ति के बाद यथा संभव शीघ्र दिये जायेंगे, लेकिन जिस महीने से ये संबंधित हैं, उसके अनुवर्ती 30 दिनों से अधिक देर से नहीं।
2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, अनुरोध पर दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के लिए तथा वहां से उक्त अनुरोध में उल्लिखित ऐसी समयावधि से संबंधित जो एक आयत यातायात सीजन से अधिक न हो, वांछित यातायात के वास्तविक प्रारम्भिक तथा गंतव्य स्थान से संबंधित आंकड़े उपलब्ध कराएंगे अथवा अपनी-अपनी नामित विमानकंपनी {कंपनियों} से, भिजवाएंगे।

अनुच्छेद-12

टैरिफ

1. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र से या उस तक वहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किये जायेंगे जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमानकंपनियों के टैरिफों सहित सभी संगत कारकों को ध्यान में रखा जायेगा।



2. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §1§ में उल्लिखित टैरिफों का निर्धारण यदि संभव हो, तो दोनों सँविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों के बीच सहमति से किया जायेगा और ऐसा करार, जब कभी संभव हो, अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की प्रक्रियाओं का प्रयोग करते हुए किया जाएगा।
3. इस प्रकार सहमत टैरिफ, उन्हें लागू किये जाने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम पैंतालीस §45§ दिन पहले दोनों सँविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किये जायेंगे। यह अवधि विशेष मामलों में उक्त प्राधिकारियों की सहमति से कम की जा सकती है।
4. यह अनुमोदन स्पष्ट रूप से दिया जाये। यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §3§ के अनुसार प्रस्तुत किए जाने के तीस §30§ दिनों के भीतर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की हो तो उन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जायेगा। पैराग्राफ §3§ में किए गए प्रावधान के अनुसार, यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है तो वैमानिकी प्राधिकारी आपस में सहमत हो सकते हैं कि अस्वीकृति की अवधि, जिसके भीतर इसे अवश्य अधिसूचित किया जाये, तीस §30§ दिन से कम होगी।
5. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §2§ के अनुसार इस टैरिफ के निर्धारण पर सहमति नहीं हो सकती है या यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §4§ के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक सँविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सँविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को पैराग्राफ §2§ के प्रावधानों के अनुसार, सहमत टैरिफ पर अपनी अस्वीकृति का नोटिस देता है तो दोनों सँविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे।
6. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैरा §3§ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ पर अथवा पैरा §5§ के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत नहीं हो सकते तो इस करार के अनुच्छेद 16 के उपबंधों के अनुसार इस विवाद का निपटन किया जायेगा।
7. इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता।



अनुच्छेद-13
उपार्जन का हस्तांतरण

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष, दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} को प्रथम सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में व्यय से अधिक अर्जित आय को अपने प्रधान कार्यालय भेजने का अधिकार प्रदान करता है। इस प्रकार का धन-प्रेषण उस सविदाकारी पक्ष के विदेशी-मुद्रा विनियमों के अनुसार किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में किया जाएगा, जिसके राज्यक्षेत्र में यह राजस्व अर्जित किया गया हो।
2. इस प्रकार का हस्तांतरण मुद्रा भुगतान की सरकारी विनिमय दर पर किया जाएगा अथवा जहां कोई सरकारी विनिमय दर न हो, उस स्थिति में मुद्रा भुगतान के लिए विदेशी मुद्रा मार्केट दरों पर किया जाएगा।
3. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटारे के लिए कोई विशेष प्रबंध-व्यवस्थाएं प्रभावी हैं, तो इस अनुच्छेद के पैरा {1} के अधीन निधियों के हस्तांतरण के लिए ऐसी प्रबंध-व्यवस्थाओं के उपबंध लागू किये जायेंगे।

अनुच्छेद-14
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की अभिप्रेषित करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को सीमित किये बिना, सविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से, 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित विमान में किये गये अपराधों एवं कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित वायुयान के विधिविरुद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय, 23 सितम्बर, 1971 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमानन सुरक्षा विधिविरुद्ध कार्य दमन अभिसमय, 24 फरवरी,



1988 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय सिविल विमानन सेवास्त विमानपत्तनों पर हिंसा संबंधी विधिविरुद्ध कार्य दमन संलेख § प्रोटोकॉल § के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।

2. अनुरोध किए जाने पर सविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के विधिविरुद्ध अभिग्रहण संबंधी कृत्यों और ऐसे विमानों, उनके यात्रियों तथा कर्मिदल, हवाई अड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी अन्य कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य खतरे से बचाव के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष, अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक ये अनुबंध इन पक्षों पर लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्यक्षेत्र में है तथा उसके क्षेत्र में हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वह इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करेंगे।

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित उस सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय ऊपर पैराग्राफ § 3 § में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्यक्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मिदल, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लादने से पहले या उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किये गये हैं। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु उचित विशेष सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा किये गये अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

5. जब किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मिदलों, हवाई अड्डों या हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर-कानूनी कार्य किया जाता है तो सविदाकारी पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरन्त समाप्त करने के लिए संचार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।



6. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा, जैसे कि वह व्यवहार्य समझे, और ऐसा यह सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा कि यदि कोई विमान गैर-कानूनी अभिग्रहण अथवा किसी अन्य गैर-कानूनी हस्तक्षेप के कारण उसके राज्यक्षेत्र में उतरा है, भूमि पर रोका जाएगा बशर्ते कि मानव जीवन की रक्षा के लिए इसका वहां से भेजा जाना अनिवार्य न हो। जहां कहीं भी व्यवहार्य होगा, इस प्रकार के उपाय आपसी विचार-विमर्श के आधार पर किये जायेंगे।

अनुच्छेद-15

परामर्श तथा संशोधन

1. दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार के कार्यान्वयन, निर्बचन, अनुप्रयोज्यता अथवा संशोधन के संबंध में परामर्श का अनुरोध कर सकता है। ऐसा परामर्श, जो वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य हो सकता है, तथा जो चर्चा अथवा पत्राचार द्वारा किया जा सकता है, अन्य सविदाकारी पक्ष को लिखित अनुरोध प्राप्त की तारीख से साठ § 60§ दिनों की अवधि के भीतर शुरू कर दिया जाएगा।
2. परामर्शों के परिणामस्वरूप सहमत इस करार में कोई भी आशोधन राजनयिक टिप्पणियों के आदन-प्रदान द्वारा उनकी पुष्टि कर दिये जाने के बाद प्रभावी होगा।
3. तथापि, अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों के संबंध में आशोधन, सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच प्रत्यक्ष सहमति द्वारा किये जा सकते हैं और ये उनके द्वारा अवधारित तारीख को प्रभावी होंगे।

अनुच्छेद-16

विवादों का निपटन

यदि इस करार के निर्बचन अथवा प्रयोज्यता से संबंधित कोई विवाद उठता है तो सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इसे परस्पर बातचीत द्वारा निपटने का प्रयास करेंगे और ऐसा कर पाने में विफल रहने पर उक्त विवाद निपटन हेतु सविदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।



अनुच्छेद-17
बहुपक्षीय हवाई अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. जिस हद तक अभिसमय के उपबंध इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं के लिए लागू हैं, वे इस करार की समयावधि के लिए सविदाकारी पक्षों के बीच अपने वर्तमान रूप में ही इस तरह प्रभावी रहेंगे जैसे कि वे करार के अभिन्न अंग हों, जब तक दोनों सविदाकारी पक्ष अभिसमय में किसी संशोधन की अभिप्राय नहीं करते, उसके बाद जो विधिवत रूप से प्रभावी हो जाएगा, ओर उस स्थिति में यथा संशोधित अभिसमय इस करार की समयावधि के लिए प्रभावी रहेगा।
2. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के संबंध में कोई सामान्य बहुपक्षीय हवाई अभिसमय प्रवर्तन में आ जाता है तो ऐसे अभिसमय के उपबंध प्रभावी होंगे।

अनुच्छेद-18
समाप्त करना

दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष किसी भी समय दूसरे सविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने हेतु अपनी इच्छा के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है। ऐसा नोटिस सद्य ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा। यदि ऐसा नोटिस दिया जाता है तो ऐसे मामले में दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त करने की तारीख से बारह §12§ महीने के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा बशर्ते कि यह नोटिस उक्त अवधि के समाप्त होने से पहले सहमति से वापस न ले लिया गया हो। दूसरे सविदाकारी पक्ष से पावती की सूचना प्राप्त न होने की स्थिति में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को इस नोटिस की प्राप्ति के चौदह §14§ दिन बाद उक्त नोटिस प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा।




-: 17 :-

अनुच्छेद-19
प्रवर्तन में आना

यह करार हस्ताक्षर किए जाने की तारीख से प्रभावी होगा। जिसके साक्ष्य में, अधोहस्ताक्षरियों ने, अपनी-अपनी सरकारों द्वारा विधिवत रूप से प्राधिकृत होने के कारण, इस करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं।

नई दिल्ली में दिनांक २७-६-६७ को हिन्दी, बेलारसी और अंग्रेजी भाषाओं में दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया जिसके सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। निर्वचन से संबंधित किसी भी मतभेद के मामले में अंग्रेजी पाठ प्रवृत्त होगा।

महिला अखिल
कृते भारत सरकार


कृते बेलारस/गणराज्य सरकार



अनुबंध
§मार्ग अनुसूची§
संड-1

भारत सरकार द्वारा नामित विमानकंपनी §कंपनियां§ निम्नलिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में सहमत सेवाओं के प्रचालन की पात्र होंगी:-

उद्गम स्थल §1§	मध्यवर्ती स्थल §2§	गंतव्य स्थल §3§	परे के स्थल §4§
भारत में स्थल	सहमति होनी है	या तो मिन्स्क या पसंद का कोई अन्य स्थल	सहमति होनी है

खण्ड-2

बेलारस गणराज्य सरकार द्वारा नामित विमानकंपनी §कंपनियां§ निम्नलिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में सहमत सेवाओं के प्रचालन की पात्र होंगी:-

उद्गम स्थल §1§	मध्यवर्ती स्थल §2§	गंतव्य स्थल §3§	परे के स्थल §4§
बेलारस गणराज्य	सहमति होनी है	या तो दिल्ली या पसंद का कोई अन्य स्थल	सहमति होनी है

टिप्पणियां

1. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी §कंपनियां§ किसी भी



-: 19 :-

अथवा सभी उड़ानों पर किन्हीं भी मध्यवर्ती स्थलों अथवा परे के स्थलों को छोड़ सकती हैं बशर्ते कि इन मार्गों पर सहमत सेवाएं विमानकंपनी {कंपनियों} को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में किसी स्थल से आरंभ होती हैं/में समाप्त होती हैं।

2. किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा अविनिर्दिष्ट मध्यवर्ती और/अथवा परे के स्थलों पर सेवाएं पंचम स्वतंत्र यातायात अधिकारों का प्रयोग किये बिना निष्पादित की जा सकती हैं। 3. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र को/से पंचम स्वतंत्र यातायात अधिकारों के प्रयोग के बारे में दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य सहमति होगी।

**Пагадненне
паміж
Урадам Рэспублікі Індыя і Урадам Рэспублікі Беларусь
аб паветраных зносінах**

Урад Рэспублікі Індыя і Урад Рэспублікі Беларусь, якія называюцца далей «Дагаворныя Бакі»;

з'яўляючыся ўдзельнікамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, якая адкрыта для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года;

жадаючы садзейнічаць развіццю ўзаемаадносін у галіне грамадзянскай авіяцыі і заключыць Пагадненне з мэтай устанавлення паветраных зносін паміж адпаведнымі тэрыторыямі іх дзяржаў;

Пагадзіліся аб наступным:

Артыкул 1

Азначэнні

1. У мэтах дадзенага Пагаднення, калі іншае не прадугледжана ў кантэксце:
 - а) тэрмін «авіяцыйныя ўлады» абазначае ў адносінах Рэспублікі Індыя - Генеральнага дырэктара грамадзянскай авіяцыі, а ў адносінах Рэспублікі Беларусь - Дзяржаўны камітэт па авіяцыі, або, у абодвух выпадках, любая асоба або орган, упаўнаважаныя выконваць функцыі, якія ў сучасны момант выконваюцца ўпамянутымі ўладамі;
 - б) тэрмін «ёмістасць»:
 - (i) у дачыненні да паветранага судна абазначае камерцыйную загрузку дадзенага паветранага судна на маршруце або частцы маршруту;
 - (ii) у дачыненні дагаворнай лініі абазначае ёмістасць паветранага судна, якое выкарыстоўваецца на такой лініі, памножаную на частату палётаў, што выкананы дадзеным суднам на працягу пэўнага перыяду на маршруце або частцы маршруту;
 - в) тэрмін «Канвенцыя» абазначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, якая адкрыта для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года, і ўключае любы Дадатак, што прыняты згодна з Артыкулам 90 дадзенай Канвенцыі, і любую папраўку да Канвенцыі або да Дадаткаў згодна з Артыкуламі 94 і 90 упамянутага вышэй, у той ступені, у якой гэтыя Дадаткі і папраўкі ўступілі ў сілу для абодвух Бакоў;
 - г) тэрмін «прызначанае авіяпрадпрыемства» абазначае авіяпрадпрыемства, якое было прызначана і ўпаўнаважана ў адпаведнасці з Артыкулам 3 дадзенага Пагаднення;
 - д) тэрмін «тэрыторыя» ў дачыненні да дзяржавы мае значэнне, якое акрэслена ў артыкуле 2 Канвенцыі;

- е) тэрмін «паветраныя зносіны», «міжнародныя паветраныя зносіны», «авіяпрадпрыемства» і «спыненне з некамерцыйнымі мэтамі» маюць значэнні, якія адпаведна вызначаны у Артыкуле 96 Канвенцыі;
- ж) тэрмін «дадзенае Пагадненне» ўключае Дадатак да дадзенага Пагаднення і папраўку да яго або да дадзенага Пагаднення;
- з) тэрмін «тарыф» абазначае цэны, якія павінны быць аплачаны за перавозку пасажыраў, багажу і грузу, і ўмовы, у адпаведнасці з якімі гэтыя цэны прымяняюцца, уключаючы цэны і ўмовы за агенцыя і іншыя дадатковыя паслугі, але выключаючы узнагароджанне за перавозку пошты і яго ўмовы; і
- і) тэрмін «зборы з карыстальнікаў» абазначае зборы, якія бяруцца з авіяпрадпрыемстваў кампетэнтнымі ўладамі або дазволены імі для збірання за прадастаўленне ўласнасці або збудаванняў аэрапортаў, або аэранавігацыйных сродкаў, уключаючы звязаныя з імі паслугі і абсталяванне, а таксама за паветраныя судны, іх экіпажы, пасажыраў і грузы.

Артыкул 2

Прадастаўленне правоў

1. Кожны Дагаворны Бок прадастаўляе другому Дагаворнаму Боку правы, якія прадугледжаны дадзеным Пагадненнем, у мэтах устанаўлення рэгулярных міжнародных паветраных ліній па маршрутах, што названы ў адпаведным раздзеле Дадатку да дадзенага Пагаднення. Такія лініі і маршруты называюцца ў далейшым адпаведна «дагаворныя лініі» і «ўстаноўленыя маршруты».
2. У адпаведнасці з палажэннямі дадзенага Пагаднення авіяпрадпрыемствы, прызначаныя кожным Дагаворным Бокам, будуць карыстацца наступнымі правамі:
 - а) ажыццяўляць палёты праз тэрыторыю другога Дагаворнага Боку без права пасадкі;
 - б) ажыццяўляць пасадкі на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку з некамерцыйнымі мэтамі; і
 - в) пры эксплуатацыі дагаворных ліній па ўстаноўленых маршрутах авіяпрадпрыемствы, прызначаныя кожным Дагаворным Бокам, будуць таксама карыстацца правам прымаць на борт і выгружаць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку у пункце (ах), устаноўленых для дадзенага маршруту у Дадатку да дадзенага Пагаднення, пасажыраў і грузы міжнародных зносін, уключаючы пошту, якія перавозяцца разам або асобна.
3. У адпаведнасці з умовамі пунктаў 3 і 4 Артыкула 3 дадзенага Пагаднення, іншае авіяпрадпрыемства (вы) кожнага Дагаворнага Боку, якое адрозніваецца ад авіяпрадпрыемства (ваў) прызначанага згодна з Ар-

тыкулам 3 дадзенага Пагаднення, будзе таксама карыстацца правамі, што абумоўлены ў падпунктах а) і б) пункта 2 дадзенага Артыкула.

4. Нішто ў палажэннях пункта 2 дадзенага Артыкула не будзе разглядацца як прадастаўленне прызначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку права прымаць на борт на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку пасажыраў і грузы, уключаючы пошту, якія прызначаны ў другі пункт на тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку.

Артыкул 3

Прызначэнне авіяпрадпрыемстваў і прадастаўленне дазволу на права выканання палётаў

1. Кожны Дагаворны Бок мае права прызначаць да двух авіяпрадпрыемстваў у мэтах эксплуатацыі дагаворных ліній па ўстаноўленых маршрутах, паведаміўшы пісьмова другому Боку, а таксама адмяняць або змяняць такое прызначэнне.
2. Пасля атрымання такога прызначэння другі Дагаворны Бок, у адпаведнасці з палажэннямі пунктаў 3 і 4 дадзенага Артыкула, неадкладна прадаставіць прызначаным авіяпрадпрыемствам адпаведны дазвол(ы) на права выканання палётаў.
3. Авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку могуць патрабаваць ад прадпрыемства, прызначанага другім Дагаворным Бокам, доказаў таго, што яно здольна выконваць умовы, прадпісаныя законамі і правіламі, якія звычайна прымяняюцца такімі ўладамі пры эксплуатацыі міжнародных паветраных ліній у адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі.
4. Кожны Дагаворны Бок мае права адмовіць у прадастаўленні дазволу(лаў) на права выканання палётаў, названых у пункце 2 дадзенага Артыкула, або запатрабаваць выканання такіх умоў, якія ён можа палічыць неабходнымі пры выкарыстанні прызначаным авіяпрадпрыемствам правоў, абумоўленых у артыкуле 2 (2) дадзенага Пагаднення, у любым выпадку, калі вышэйназваны Дагаворны Бок не мае доказаў таго, што пераважнае валоданне і сапраўдны кантроль над дадзеным прадпрыемствам належыць Дагаворнаму Боку, які прызначыў авіяпрадпрыемства, або грамадзянам яго дзяржавы. У мэтах дадзенага пункта выраз «пераважнае валоданне і сапраўдны кантроль» абазначае, што ў любым выпадку, калі прызначанае авіяпрадпрыемства эксплуатае дагаворныя лініі, уступіўшы ў любое пагадненне (выключаючы фінансавыя лізінгавыя пагадненні) з авіяпрадпрыемствам любой другой краіны або Урадам ці грамадзянамі такой другой краіны, то не лічыцца, што Дагаворны Бок, які прызначыў авіяпрадпрыемства, або яго грамадзяне маюць пераважнае валоданне або сапраўдны кантроль над прызначаным авіяпрадпрыемствам, калі Дагаворны Бок або яго гра-

мадзяне, у дадатак да валодання большай часткай фондаў прызнача-
нага авіяпрадпрыемства, не маюць таксама:

(i) сапраўднага кантролю ў кіраванні прызначаным авіяпрадпрыемс-
вам; і

(ii) валодання і сапраўднага кантролю над большай часткай парка па-
ветраных суднаў і абсталявання прызначанага авіяпрадпрыемства.

5. Пасля таго як авіяпрадпрыемства было прызначана і ўпаўнаважана,
яно можа пачаць эксплуатацыю дагаворных ліній, пры ўмове, што аві-
япрадпрыемства прытрымліваецца прымяняемых палажэнняў дадзе-
нага Пагаднення.

Артыкул 4

Адмена або прыпыненне дазволаў на права выканання палётаў

1. Кожны Дагаворны Бок захоўвае за сабой права адмяніць або часова
прыпыніць дзеянне дазволу на права выканання палётаў, прадастаўле-
нага авіяпрадпрыемству, якое прызначана другім Дагаворным Бокам,
або патрэбаваць выканання такіх умоў, якія ён можа палічыць неаб-
ходнымі пры выкарыстанні правоў, прадугледжаных у Артыкуле 2 (2)
дадзенага Пагаднення -

а) у любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што пераважнае вало-
данне і сапраўдны кантроль над авіяпрадпрыемствам належыць Дага-
ворнаму Боку, які прызначыў авіяпрадпрыемства, або грамадзянам та-
кога Дагаворнага Боку; або

б) у выпадку, калі дадзенае авіяпрадпрыемства не выконвае законы і/або
правілы, якія звычайна прымяняюцца Дагаворным Бокам, што прада-
ставіў гэтыя правы; або

в) у выпадку, калі авіяпрадпрыемства якім-небудзь іншым спосабам экс-
плуатуе лінію не ў адпаведнасці з умовамі, прадугледжанымі дадзеным
Пагадненнем.

2. Калі толькі неадкладная адмена або прыпыненне дазволу на права
выканання палётаў ці патрабаванне выканання умоў, упамянутых у
пункце 1 дадзенага Артыкула, не з'яўляюцца неабходнымі для папя-
рэджання далейшага парушэння законаў і/або правіл ці палажэнняў
дадзенага Пагаднення, такое права будзе выкарыстана толькі пасля
кансультацый з авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку, у ад-
паведнасці з Артыкулам 15 дадзенага Пагаднення.

Артыкул 5

Зборы з карыстальнікаў

1. Ні адзін з Дагаворных Бакоў не павінен браць з прызначанага авіяпрадпрыемства(ваў) другога Дагаворнага Боку або дазваляць зборы за карыстанне, якія перавышалі б зборы, што бяруцца з яго ўласных авіяпрадпрыемстваў, якія эксплуатауюць аналагічныя міжнародныя паветраныя лініі.
2. Кожны Дагаворны Бок павінен заахвочваць кансультацыі ў адносінах збораў за карыстанне паміж яго кампетэнтнымі ўладамі, якія бяруць зборы, і авіяпрадпрыемствамі, што выкарыстоўваюць паслугі і сродкі, прадастаўляемыя дадзенымі ўладамі, якія бяруць зборы, дзе гэта магчыма, праз прадстаўніцтвы дадзеных авіяпрадпрыемстваў. Абгрунтаванае паведамленне аб любых прапановах па змяненні збораў за карыстанне павінна накіроўвацца такім карыстальнікам, каб дазволіць ім выказаць сваё меркаванне да таго часу, калі будуць зроблены змены.

Артыкул 6

Мытныя пошліны і працэдуры

1. Паветраным суднам, якія эксплуатауюцца ў міжнародных паветраных зносінах прызначаным авіяпрадпрыемствам(вам) любога з Дагаворных Бакоў, а таксама іх камплектнаму бартавому абсталяванню, запасам паліва і змазачных матэрыялаў, бартавым запасам, што знаходзяцца на борце, увезеным або прынятым на борт такога паветранага судна і прызначаным выключна для выкарыстання такім паветраным суднам або на такім паветраным судне, у адносінах усіх мытных пошлін, інспекцыйных збораў і іншых аналагічных збораў прадастаўляецца рэжым спрыяння на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, не менш спрыяльны, чым рэжым, што прадастаўляецца другім Дагаворным Бокам яго ўласнаму авіяпрадпрыемству(вам), якое эксплуатае рэгулярныя міжнародныя паветраныя лініі, або авіяпрадпрыемствам нацыі найбольшага спрыяння.
2. Такі ж рэжым спрыяння прадастаўляецца ў адносінах запасных частак, увезеных на тэрыторыю любога з Дагаворных Бакоў для тэхнічнага абслугоўвання або рамонту паветранага судна, якое выкарыстоўваецца ў міжнародных зносінах прызначаным авіяпрадпрыемствам(вам) другога Дагаворнага Боку.
3. Ні адзін з Дагаворных Бакоў не будзе абавязаны прадастаўляць прызначанаму авіяпрадпрыемству(вам) другога Дагаворнага Боку вызва-

ленне ад мытных пошлін, інспекцыйных збораў або аналагічных збораў, калі гэты Другі Дагаворны Бок не прадаставіць вызваленне ад такіх збораў прызначанаму авіяпрадпрыемству(вам) першага Дагаворнага Боку.

4. Камплектнае бартавое абсталяванне, а таксама матэрыялы і запасы, якія захоўваюцца на борце паветранага судна любога з Дагаворных Бакоў, могуць быць выгружаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі са згоды мытных улад такой тэрыторыі.
5. Названыя ў пунктах а) і б) матэрыялы могуць быць па патрабаванню пастаўлены пад нагляд або кантроль мытных улад.

Артыкул 7

Прадстаўніцтвы

1. Прызначанае авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку будзе мець права на ўзаемнай аснове мець на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку свае прадстаўніцтвы і камерцыйны, аператыўны штат супрацоўнікаў у той колькасці, якая патрабуецца у сувязі з эксплуатацыяй дагаворных ліній.
2. Патрэбнасці ў такім штаце супрацоўнікаў, па выбару прызначанага авіяпрадпрыемства, могуць быць задаволены за кошт яго ўласнага персаналу або за кошт выкарыстання паслуг другой арганізацыі, кампаніі або авіякампаніі, якія дзейнічаюць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і маюць права выконваць такія паслугі на тэрыторыі гэтага Дагаворнага Боку.
3. На прадстаўніцтвы і штат супрацоўнікаў будуць распаўсюджвацца дзеючыя законы і правілы другога Дагаворнага Боку і, у адпаведнасці з такімі законамі і правіламі, гэты Дагаворны Бок павінен неадкладна, на ўзаемнай аснове, выдаць неабходныя дазволы і візы на работу або іншыя аналагічныя дакументы прадстаўніцтвам і штату супрацоўнікаў, названым у пункце 1 дадзенага Артыкула.
4. Грунтуючыся на прынцыпе ўзаемнасці, кожны Дагаворны Бок прадастаўляе прызначанаму авіяпрадпрыемству(вам) другога Дагаворнага Боку права ажыццяўляць продаж паветраных перавозак на яго тэрыторыях непасрэдна самім прызначаным авіяпрадпрыемствам і, па яго меркаванні, праз яго агентаў. Кожнае прызначанае авіяпрадпрыемства мае права прадаваць, а любая асоба купляць такую перавозку у мясцовай валюце або ў любой іншай свабодна канверсоўнай валюце.

Артыкул 8

Прымянімасць законаў

1. Законы і правілы аднаго Дагаворнага Боку, якія рэгулююць улятанне на яго тэрыторыю і вылет з яго тэрыторыі паветраных суднаў, што заняты ў міжнароднай аэранавігацыі, або рэгулююць эксплуатацыю і навігацыю такіх паветраных суднаў у часе знаходжання ў межах яго тэрыторыі, павінны прымяняцца да паветраных суднаў прызначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку.
2. Законы і правілы аднаго Дагаворнага Боку, якія рэгулююць прыбыццё на яго тэрыторыю, прабыванне ў межах яго тэрыторыі і адпраўленне з яго тэрыторыі пажыраў, экіпажа і грузу, уключаючы пошту, такія, як правілы, што закранаюць пашпартны, мытны, валютны, медыцынскі кантроль і каранцін, будуць прымяняцца да пажыраў, экіпажа, грузу і пошты, якія перавоззяцца паветраным суднам прызначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, у час іх знаходжання ў межах названай тэрыторыі.
3. Ні адзін з Дагаворных Бакоў не будзе аддаваць перавагу свайму ўласнаму або якому-небудзь іншаму авіяпрадпрыемству у адносінах да прызначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, занятага ў аналагічных міжнародных паветраных зносінах, пры прымяненні яго мытных, іміграцыйных, каранцінных і іншых адпаведных правіл.
4. Пажыры, якія накіроўваюцца прамым транзітам праз тэрыторыю любога з Дагаворных Бакоў, будуць падвяргацца спрощанаму кантролю. Багаж і груз, якія накіроўваюцца прамым транзітам, будуць вызваляцца ад мытных пошлін і іншых аналагічных збораў.

Артыкул 9

Прынцыпы, якія рэгулююць эксплуатацыю дагаворных ліній

1. Прызначаным авіяпрадпрыемствам абодвух Дагаворных Бакоў будуць прадастаўлены справядлівыя і аднолькавыя магчымасці эксплуатацыі дагаворных ліній па ўстаноўленых маршрутах паміж іх адпаведнымі тэрыторыямі.
2. Пры эксплуатацыі дагаворных ліній прызначанае авіяпрадпрыемс(ва)(вы) аднаго Дагаворнага Боку павінна браць пад увагу інтарэсы прызначанага авіяпрадпрыемства(ваў) другога Дагаворнага Боку з тым, каб не нанесці урон перавозкам, якія прадастаўляюцца апошнім(і) па гэтаму ж маршруту або яго частцы.

3. Ёмістасць, якая павінна быць прадастаўлена на дагаворных лініях прызначанымі авіяпрадпрыемствамі, павінна адпавядаць меркаваным грамадскім патрэбнасцям у авіяперавозках паміж тэрыторыямі Дагаворных Бакоў.
4. Грунтуючыся на прынцыпах, названых у папярэдніх пунктах, авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў узгадняюць паміж сабой пытанні аб ёмістасці, якая павінна быць прадастаўлена, і аб частаце палётаў, якія павінны выконвацца прызначанымі авіяпрадпрыемствамі кожнага з Дагаворных Бакоў.
5. Любое павелічэнне прадастаўляемай ёмістасці і/або частаты палётаў, якія выконваюцца прызначанымі авіяпрадпрыемствамі любога з Дагаворных Бакоў, павінна ў першую чаргу грунтавацца на павелічэнні патрэбнасці ў перавозках паміж тэрыторыямі Дагаворных Бакоў і павінна быць прадметам дагаворанасці паміж абедзвюма авіяцыйнымі ўладамі. Да дасягнення такой дагаворанасці або прыняцця рашэння прэваліруюць ужо дзеючыя дазволы ў адносінах ёмістасці і частаты.

Артыкул 10

Прадастаўленне аператыўнай інфармацыі

1. Авіяцыйныя ўлады аднаго з Дагаворных Бакоў могуць патрэбаваць ад прызначанага авіяпрадпрыемства (ваў) другога Дагаворнага Боку накіраваць для іх разгляду і зацвярджэння не менш, чым за шэсцьдзесят (60) дзён да пачатку эксплуатацыі дагаворных ліній, інфармацыю, якая датычыць віду перавозак, частаты, тыпу выкарыстоўваемага паветранага судна і раскладу рэйсаў. Калі ўносяцца якія-небудзь змены, што датычаць эксплуатацыі дагаворных ліній, то падобную інфармацыю неабходна таксама прадаставіць папярэдне, не менш, чым за 30 дзён.
2. Прызначанае авіяпрадпрыемства(вы) павінна таксама прадаставіць любую іншую інфармацыю, якая можа спатрэбіцца для доказу авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку таго, што патрабаванні дадзенага Пагаднення належным чынам выконваюцца.

Артыкул 11

Прадастаўленне статыстычных даных

1. Авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку павінны забяспечваць або садзейнічаць таму, каб яго прызначанае авіяпрадпрыемства(вы)

прадстаўляла авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку статыстычныя даныя, што датычаць перавозак, выкананых на працягу кожнага месяца па дагаворных лініях на/з тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку, якія ўказваюць на пункты загрузкі і выгрузкі такіх перавозак. Такія статыстычныя даныя павінны быць прадстаўлены па магчымасці хутчэй пасля заканчэння кожнага месяца, але не пазней 30 дзён пасля заканчэння месяца, да якога гэтыя даныя адносяцца.

2. Авіяцыйныя ўлады аднаго з Дагаворных Бакоў павінны па запатрабаванню забяспечваць або садзейнічаць таму, каб яго прызначанае авіяпрадпрыемства(вы) прадстаўляла авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку статыстычныя даныя, якія датычаць пунктаў адпраўлення і пунктаў прызначэння перавозак, выкананых на і з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку на працягу перыяду, які не перавышае адзін сезон перавозак, устаноўлены МАПТ, як абумоўлена ў запыце.

Артыкул 12

Тарыфы

1. Тарыфы, якія павінны брацца прызначаным авіяпрадпрыемствам(амі) аднаго Дагаворнага Боку за перавозку на або з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, павінны ўстанаўлівацца ў разумных межах з улікам усіх адпаведных фактараў, уключаючы эксплуатацыйныя расходы, разумны прыбытак і тарыфы, якія прымяняюцца іншымі авіяпрадпрыемствамі.
2. Тарыфы, названыя ў пункце 1 дадзенага Артыкула, павінны, па магчымасці, узгадняцца паміж прызначанымі авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў, і такая згода павінна быць, па магчымасці, дасягнута з прымяненнем працэдур Міжнароднай Асацыяцыі Паветранага Транспарту.
3. Узгодненыя такім чынам тарыфы будуць прадстаўлены на зацвярджэнне авіяцыйным уладам абодвух Дагаворных Бакоў сама меней за сорок пяць (45) дзён да прапановуемай даты іх увядзення. У асобных выпадках гэты тэрмін можа быць скарачаны пры ўмове згоды вышэйназваных улад.
4. Згода з тарыфам павінна быць пэўна выяўлена. Калі ні адна з авіяцыйных улад не выказала сваёй нязгоды на працягу трыццаці (30) дзён, пачынаючы з даты ўручэння, гэтыя тарыфы будуць лічыцца зацверджанымі. У выпадку, калі тэрмін падачы скарачаны, як прадугледжана ў пункце 3, авіяцыйныя ўлады могуць дагаварыцца аб тым, што тэрмін, на працягу якога належыць паведаміць аб любой нязгодзе, будзе меншы за трыццаць (30) дзён.

5. Калі тарыф не можа быць узгоднен у адпаведнасці з пунктам 2 дадзенага Артыкула, або, калі на працягу перыяду, які прымяняецца ў адпаведнасці з пунктам 4 дадзенага Артыкула, авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку накіроўваюць авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку паведамленне аб сваёй нязгодзе з любым тарыфам, узгодненым у адпаведнасці з умовамі пункта 2, авіяцыйныя ўлады абодвух Дагаворных Бакоў павінны паспрабаваць устанавіць тарыф па ўзаемнай згодзе.
6. Калі авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў не могуць прыйсці да згоды па любому тарыфу, прадстаўленаму ім адпаведна пункту 3 дадзенага Артыкула, або па ўстанаўленню любога тарыфу ў адпаведнасці з пунктам 5 дадзенага Артыкула, спрэчнае пытанне вырашаецца ў адпаведнасці з палажэннямі Артыкула 16 дадзенага Пагаднення.
7. Тарыф, устаноўлены ў адпаведнасці з палажэннямі дадзенага Артыкула, будзе заставацца ў сіле да таго часу, пакуль не будзе ўстаноўлен новы тарыф.

Артыкул 13

Перавод даходаў

1. Кожны Дагаворны Бок прадастаўляе прызначанаму авіяпрадпрыемству(вам) другога Дагаворнага Боку права пераводзіць у яго галоўны офіс сальда даходаў, атрыманых на тэрыторыі першага Дагаворнага Боку. Такія пераводы будуць ажыццяўляцца ў любой свабодна канверсійнай валюце ў адпаведнасці з правіламі валютнага рэгулявання Дагаворнага Боку, на тэрыторыі якога адбылося назапашэнне даходаў.
2. Такія пераводы павінны ажыццяўляцца на аснове афіцыйнага абменнага курса, які прымяняецца для ажыццяўлення валютных плацяжоў, або ў выпадках, калі адсутнічаюць афіцыйныя абменныя курсы, перавод будзе ажыццяўляцца на аснове дзейных рыначных абменных курсаў, якія прымяняюцца для ажыццяўлення валютных плацяжоў.
3. У выпадках, калі паміж абодвума Дагаворнымі Бакамі дзейнічаюць асобыя дамоўленасці, рэгулюючыя правядзенне плацяжоў, то ўмовы такіх дамоўленасцей будуць прымяняцца да пераводу сум згодна з пунктам 1 дадзенага Артыкула.

Артыкул 14

Авіяцыйная бяспека

1. У адпаведнасці са сваімі правамі і абавязацельствамі па міжнароднаму праву, Дагаворныя Бакі яшчэ раз пацвярджаюць, што ўзятае імі ў адносінах адзін да аднаго абавязацельства абараняць бяспеку грамадзянскай авіяцыі ад актаў незаконнага ўмяшання складае неад'емную частку дадзенага Пагаднення. Не абмяжоўваючы агульную прымянімасць сваіх правоў і абавязацельстваў па міжнароднаму праву, Дагаворныя Бакі, у прыватнасці, дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі «Канвенцыі аб злачынствах і некаторых іншых актах, якія ўчыняюцца на борце паветраных суднаў», падпісанай у Токіо 14 верасня 1993 года, «Канвенцыі аб барацьбе з незаконным захопам паветраных суднаў», падпісанай у Гаазе 16 снежня 1970 года, «Канвенцыі аб барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі», падпісанай у Манрэалі 23 верасня 1971 года, і «Праатола аб барацьбе з незаконнымі актамі насілля ў аэрапортах, якія абслугоўваюць міжнародную грамадзянскую авіяцыю», падпісаных у Манрэалі 24 лютага 1988 года.
2. Дагаворныя Бакі будуць аказваць па просьбе ўсю неабходную дапамогу адзін аднаму па прадухіленню актаў незаконнага захопу паветраных суднаў і іншых незаконных актаў, накіраваных супраць бяспекі такіх паветраных суднаў, іх пасажыраў і экіпажаў, аэрапортаў і авіянавігацыйных сродкаў, а таксама любой іншай пагрозы бяспекі грамадзянскай авіяцыі.
3. Бакі ў сваіх узаемаадносінах будуць дзейнічаць у адпаведнасці з палажэннямі па авіяцыйнай бяспецы, устаноўленымі Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі і вызначанымі як «Дадаткі да Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі», у той ступені, у якой такія палажэнні аб бяспецы прымянімыя ў адносінах да Бакоў. Яны будуць патрабаваць, каб эксплуатанты паветраных суднаў іх рэгістрацыі або эксплуатанты паветраных суднаў, асноўнае месца дзейнасці або пастаяннае месцазнаходжанне якіх знаходзіцца на іх тэрыторыі, а таксама эксплуатанты аэрапортаў на іх тэрыторыі дзейнічалі ў адпаведнасці з такімі палажэннямі па авіяцыйнай бяспецы.
4. Кожны Дагаворны Бок згаджаецца з тым, што ад такіх эксплуатантаў паветраных суднаў можна патрабаваць выканання палажэнняў па авіяцыйнай бяспецы, упамянутых у пункце 3 вышэй, якія прадугледжваюцца другім Дагаворным Бокам для ўезду, выезду або знаходжання ў межах тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку. Кожны Дагаворны Бок будзе забяспечваць эфектыўнае прымяненне належных мер у межах тэрыторыі яго дзяржавы для абароны паветраных суднаў і пра-

веркі пасажыраў, экіпажа, ручной паклажы, багажу, грузу і бартавых запасаў да і ў час пасадкі або загрузкі. Кожны Дагаворны Бок таксама добразычліва разгледзіць любую просьбу другога Дагаворнага Боку аб прыняцці абгрунтаваных спецыяльных мер бяспекі ў сувязі з канкрэтнай пагрозай.

5. Калі мае месца інцыдэнт або пагроза інцыдэнту, звязаная з незаконным захопам грамадзянскіх паветраных суднаў або з іншымі незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі такіх паветраных суднаў, іх пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў або аэранавігацыйных сродкаў, Дагаворныя Бакі будуць аказваць адзін аднаму дапамогу праз аблягчэнне сувязі і прыняцце адпаведных мер, накіраваных на хуткае і бяспечнае спыненне такога інцыдэнту або пагрозы ўпамянутага вышэй.
6. Кожны Дагаворны Бок прыме меры, якія ён можа палічыць магчымымі для забеспячэння таго, каб паветранае судна, падвергнутае акту незаконнага захопу або іншым актам незаконнага ўмяшання, якое зрабіла пасадку на яго тэрыторыі, было затрымана на зямлі, калі толькі яго адпраўленне не выклікана неабходнасцю, звязанай з абавязкам па абароне чалавечых жыццяў. Такія меры павінны быць прыняты, калі гэта магчыма, на аснове ўзаемных кансультацый.

Артыкул 15

Кансультацыі і папраўкі

1. Любы з Дагаворных Бакоў можа ў любы час запытаць кансультацыі ў адносінах выканання, тлумачэння, прымянення або паправак да дадзенага Пагаднення. Такія кансультацыі, якія могуць праводзіцца паміж авіяцыйнымі ўладамі шляхам абмеркаванняў або перапіскі, павінны пачацца на працягу шасцідзсяці (60) дзён са дня атрымання другім Дагаворным Бокам пісьмовай просьбы.
2. Любое змяненне да дадзенага Пагаднення, узгодненае ў выніку кансультацый, увойдзе ў сілу пасля яго пацвярджэння шляхам абмену дыпламатычнымі нотамі.
3. Змяненні маршрутаў, названых у Дадатку, могуць, аднак, праводзіцца шляхам прамой дамоўленасці паміж авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў і ўступаць у сілу, пачынаючы з даты, вызначанай імі.

Артыкул 16

Урэгуляванне спрэчак

Калі ўзнікае якое-небудзь спрэчнае пытанне ў адносінах тлумачэння або прымянення дадзенага Пагаднення, авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў паспрабуюць урэгуляваць яго шляхам перамоў паміж імі, у выпадку, калі спрэчнае пытанне не будзе ўрэгулявана імі, яно будзе перададзена для вырашэння Дагаворным Бакам.

Артыкул 17

Прымянімасць шматбаковых Канвенцый аб паветраных зносінах

1. У той меры, у якой яны прымяняюцца да паветраных зносін, устаноўленых у адпаведнасці з дадзеным Пагадненнем, палажэнні Канвенцый ў дадзенай фармулёўцы застаюцца ў сіле паміж Дагаворнымі Бакамі на працягу тэрміну дзеяння дадзенага Пагаднення, так, як бы былі яны неад'емнай часткай Пагаднення, калі толькі абодва Дагаворныя Бакі не ратыфікавалі якую-небудзь папраўку да Канвенцый, якая належным чынам уступіла ў сілу, у гэтым выпадку, Канвенцыя з унесенымі папраўкамі будзе заставацца ў сіле на працягу тэрміну дзеяння дадзенага Пагаднення.
2. Калі агульная шматбаковая Канвенцыя аб паветраных зносінах уступае ў сілу ў адносінах да абодвух Дагаворных Бакоў, палажэнні такой Канвенцый з'яўляюцца прэваліруючымі.

Артыкул 18

Тэрмін дзеяння

Любы з Дагаворных Бакоў можа ў любы час накіраваць паведамленне ў пісьмовай форме другому Дагаворнаму Боку аб сваім намеры спыніць дзеянне дадзенага Пагаднення. Такое паведамленне павінна быць адначасова накіравана ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі. Калі такое паведамленне накіравана, дадзенае Пагадненне спыніць сваё дзеянне праз дванаццаць (12) месяцаў са дня атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі паведамленне аб

спыненні дзеяння Пагаднення не будзе адклікана па абаюднай згодзе да сканчэння гэтага тэрміну.

У выпадку адсутнасці пацвярджэння ад другога Дагаворнага Боку аб атрыманні паведамлення, яно будзе лічыцца атрыманым праз чатырнаццаць (14) дзён пасля атрымання паведамлення Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі.

Арыкул 19

Уступленне ў сілу

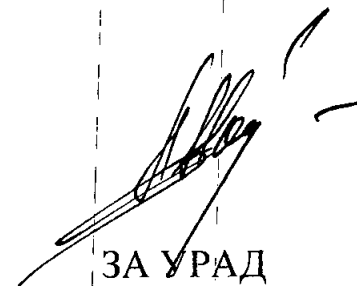
Дадзенае Пагадненне ўступае ў сілу з даты падпісання.

У засведчанне чаго, ніжэйпадпісанья, належным чынам упаўнаважаныя іх адпаведнымі Урадамі, падпісалі дадзенае Пагадненне.

Здзейснена ў Дэлі «27» верасня 1997 года, у двух сапраўдных экзэмплярах, кожны на хіндзі, беларускай і англійскай мовах, прычым усе тэксты з'яўляюцца аднолькава аўтэнтычнымі. У выпадку ўзнікнення якіх-небудзь супярэчнасцей у тлумачэнні, тэксту на англійскай мове аддаецца перавага.



ЗА УРАД
РЭСПУБЛІКІ ІНДЫЯ



ЗА УРАД
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ

Дадатак

(Графік маршрутаў)

Раздзел 1.

Авіяпрадпрыемства(вы), прызначанае Урадам Рэспублікі Індыя, будзе мець права эксплуатаваць дагаворныя лініі ў абодвух напрамках па наступных маршрутах:

Пункты адпраўлення (1)	Пункты прамежныя (2)	Пункты прызначэння (3)	Пункты за межамі (4)
Нью-Дэлі	павінны быць узгоднены	Або Мінск, або любы другі пункт па выбару	павінны быць узгоднены

Раздзел 2

Авіяпрадпрыемства(вы), прызначанае Урадам Рэспублікі Беларусь, будзе мець права эксплуатаваць дагаворныя лініі ў абодвух напрамках па наступных маршрутах:

Пункты адпраўлення (1)	Пункты прамежныя (2)	Пункты прызначэння (3)	Пункты за межамі (4)
Мінск	павінны быць узгоднены	Або Нью-Дэлі, або любы другі пункт па выбару	павінны быць узгоднены

Заўвага:

1. Прызначанае авіяпрадпрыемства любога з Дагаворных Бакоў можа на якім-небудзь або на ўсіх рэйсах выключыць пасадку ў любым з прамежных пунктаў за межамі тэрыторыі, пры умове, што дагаворныя лініі па дадзеных маршрутах пачынаюцца/заканчваюцца ў пункце, які знаходзіцца на тэрыторыі Дагаворнага Боку, прызначыўшага авіяпрадпрыемства(вы).
2. Прамежныя пункты і/або пункты за межамі тэрыторый, не абумоўленыя, могуць абслугоўвацца прызначаным авіяпрадпрыемствам(мі) любога з Дагаворных Бакоў без выкарыстання камерцыйных правоў пятай свабоды.
3. Пытанне выкарыстання камерцыйных правоў пятай свабоды прызначаным авіяпрадпрыемствам(мі) аднаго Дагаворнага Боку на

або з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку будзе ўзгадняцца паміж
авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў.



AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BELARUS

RELATING TO AIR SERVICES

The Government of India and the Government of the Republic of Belarus 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" means, in the case of India, the Director General of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Belarus, the State Aviation Committee, or in both cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities;
- (b) the term "capacity"-
 - (i) in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or a section of a route;



सत्यमेव जयते

:: 2 ::

- (ii) in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;
- (c) 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 Convention or of the Annexes under Article 94 and 90 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
- (d) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (e) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (g) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and amendment to it or to this Agreement;
- (h) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail; and
- (i) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the



:: 3 ::

provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2
Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes, are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the airlines 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
- (c) while operating an agreed service on the specified route, the airlines 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 Schedule to this Agreement, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

(3) Subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of Article 3 of this Agreement, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.

(4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.



सत्यमेव जयते

:: 4 ::

ARTICLE 3

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party upto two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airlines 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) Each Contracting Party shall have the right to refuse the grant of the operating authorisation(s) 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 (2) of this Agreement, 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 the agreed services by entering into any agreement (excluding financial lease agreements) 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



:: 5 ::

(ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment of the designated airline.

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

ARTICLE 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party reserves to itself the right to revoke or suspend the operating authorisation granted to the airline designated by the other Contracting Party or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2(2) of this Agreement -

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations normally applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of the laws and/or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 5 User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on their own airlines operating similar international air services.



:: 6 ::

(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 may be given to such users to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 6
Customs Duties and Procedures

(1) Aircraft operated on international air 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 similar charges 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 the 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 paragraphs (1), (2) and (4) of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.



:: 7 ::

ARTICLE 7 **Representation**

(1) The designated airline 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.

(2) These staff requirements may, at the option 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(s) 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 and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 8 **Applicability of Laws**

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied 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 and cargo including mail such as those regarding passports, customs, currency and health



:: 8 ::

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.

(3) Neither Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

(4) 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 9

Principles Governing Operation of the Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated 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 designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the whole or part of the same route(s).

(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 Contracting Parties.

(5) Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airlines of either Contracting Party shall be based primarily on the increased requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be



:: 9 ::

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

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party may require the designated airline(s) of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least sixty (60) 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 thirty (30) days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

(2) The designated airline(s) shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 11
Provision of Statistics

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide 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, but not later than 30 days following the month to which they relate.

(2) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Contracting Party for a period, not exceeding one IATA traffic season, as specified in the request.



सत्यमेव जयते
:: 10 ::

ARTICLE 12
Tariffs

(1) 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.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, whenever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) The 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 (3) 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 (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4), the aeronautical authorities of one Contracting Party gives the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provision in paragraph (2), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (5), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.



:: 11 ::

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

ARTICLE 13
Transfer of Earnings

(1) Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances shall be made in any convertible currency 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.

(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

(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 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, 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 Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.



सत्यमेव जयते

:: 12 ::

(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 Organization 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.

(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.

(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



सत्यमेव जयते

:: 13 ::

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.

ARTICLE 15
Consultation and Amendment

(1) Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. 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 on which the other Contracting Party receives a written request.

(2) Any modification to this Agreement agreed to as a result of the consultations shall come into force when confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

(3) Modifications to the routes specified in the Annex may, however, be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force on the date determined by them.

ARTICLE 16
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.

ARTICLE 17
Applicability of Multilateral Air Conventions

(1) 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 this 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.



सत्यमेव जयते

:: 14 ::

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

ARTICLE 18
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) 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 acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 19
Entry into Force

This Agreement shall come into force on the date of signature.

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

Done at New Delhi.....this Twenty Seventh day of September 1997 in two originals each in Hindi, Belarusian 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
THE REPUBLIC OF BELARUS



:: 15 ::

ANNEX
(Route Schedule)
SECTION I

The airline(s) designated by the Government of India shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes :-

Points of origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in India	To be agreed	Either Minsk or any other point of choice	To be agreed

SECTION II

The airline(s) designated by the Government of the Republic of Belarus shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the Republic of Belarus	To be agreed	Either Delhi or any other point of choice.	To be agreed

Notes :

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).
2. Intermediate and/or beyond points not specified may be served by the designated airline(s) of either Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.
3. The exercise of the fifth freedom traffic rights by the designated airline(s) of one Contracting Party to/from the territory of the other Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.