

## СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Королевским Правительством Непала о воздушном сообщении

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Королевское Правительство Непала (именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами), являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и

желая заключить Соглашение об установлении воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы, договорились о нижеследующем:

### СТАТЬЯ I

В целях применения настоящего Соглашения, если не предусмотрено иное значение, термин

а) "авиационные власти" означает в отношении Союза Советских Социалистических Республик — Министерство гражданской авиации или любое лицо или организацию, уполномоченные выполнять любые функции, выполняемые в настоящее время упомянутым Министерством, или аналогичные функции, а в отношении Непала — Генеральный директор гражданской авиации;

б) "Приложение" означает Приложение к настоящему Соглашению или поправки, принятые в соответствии с положениями Статьи I6 настоящего Соглашения;

Приложение составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения, и все ссылки на Соглашение включают ссылки на Приложение, если не предусмотрено иное;

с) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие", "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные соответственно в Статье 96 Конвенции;

д) "емкость" в отношении воздушного судна означает коммерческую загрузку этого воздушного судна на данном маршруте или его части; и

"емкость" в отношении договорной линии означает емкость воздушного судна, используемого на этой линии, помноженную на частоту полетов (число полетов, выполняемых этим воздушным судном за определенный период на всем маршруте или части маршрута);

"Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя

i) любую поправку к Конвенции, которая вступила в силу в соответствии со Статьей 94 Конвенции и была ратифицирована обеими Договаривающимися Сторонами; и

ii) любую поправку или Приложение к Конвенции, принятые в соответствии со Статьей 90 Конвенции, в той степени, в которой такая поправка или Приложение применимы к обоим Договаривающимся Сторонам;

f) "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения;

g) "тариф" означает цены, взимаемые за перевозку пассажиров, багажа и груза (исключая почту) на регулярных линиях и условия применения этих цен;

h) термин "территория" в отношении Договаривающейся Стороны означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом данного государства;

i) "запретная зона" означает зону и воздушное пространство над ней, пролет через или над которой любого воздушного судна может быть запрещен заинтересованной Договаривающейся Стороной в соответствии со Статьей 12 Конвенции.

## СТАТЬЯ 2

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению. Такие линии и маршруты в дальнейшем именуется "договорные линии" и "установленные маршруты" соответственно.

2. В соответствии с положениями настоящего Соглашения авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорных линий на установленных маршрутах следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями, и

с) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пункте, указанном в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и выгрузки пассажиров, груза или почты в отдельности или в сочетании при выполнении регулярных международных полетов.

3. Ничто в пункте 2 настоящей статьи не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт (на территории другой Договаривающейся Стороны) пассажиров, почту и груз для их перевозки за вознаграждение между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны.

4. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

### СТАТЬЯ 3

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить одно авиапредприятие с целью эксплуатации договорных линий по маршрутам, установленным в Приложении к настоящему Соглашению. Назначение производится в письменной форме и передается другой Договаривающейся Стороне по дипломатическим каналам.

2. По получении назначения одной Договаривающейся Стороны и по получении заявления от назначенного таким образом авиапредприятия о предоставлении ему разрешения на полеты в форме и способом, установленными для такого заявления, другая Договаривающаяся Сторона предоставляет соответствующее разрешение на полеты при условии, что:

а) преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам;

б) назначенное авиапредприятие способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми Договаривающейся Стороной, рассматривающей заявление, при эксплуатации международных воздушных линий.

Если по истечении 90 дней с даты получения заявления от назначенного авиапредприятия авиационные власти Договаривающейся Стороны, рассматривающей заявление, не имеют доказательств того, что данные условия выполняются, то любая из Договаривающихся Сторон может запросить консультации, которые должны состояться в течение 30 дней с даты запроса.

3. Назначенное и получившее в соответствии с положениями настоящей Статьи разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий по установленным маршрутам, указанным в Приложении, при условии, что авиапредприятие действует в соответствии с положениями настоящего Соглашения и тарифы, установленные в соответствии с положениями Статьи 8 настоящего Соглашения, введены в действие на этих линиях.

#### СТАТЬЯ 4

I. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать, приостановить, ограничить действие разрешения на эксплуатацию или потребовать выполнения условий при использовании авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, разрешения на эксплуатацию в случае, если

а) преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием не принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей авиапредприятие, или гражданам этой Договаривающейся Стороны, или

б) это авиапредприятие не соблюдает законы и правила другой Договаривающейся Стороны; или

с) это авиапредприятие не соблюдает условия настоящего Соглашения.

2. Если только немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте I настоящей Статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений подпунктов б) и с) пункта I настоящей Статьи, такие права будут использоваться только после консультации с другой Договаривающейся Стороной.

## СТАТЬЯ 5

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, касающиеся прилета и вылета с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатации и навигации этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, и эти воздушные суда должны им подчиняться при прилете или вылете с территории, а также во время пребывания на территории первой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза или почты, в частности, формальности, относящиеся к въездным, эмиграционным и иммиграционным, паспортным, валютным, таможенным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажу, грузу и почте авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны при прилете или вылете, а также во время пребывания в пределах территории первой Договаривающейся Стороны.

3. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона не должна предоставлять никаких привилегий своему авиапредприятию по сравнению с назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны при применении законов и правил, предусмотренных настоящей Статьей.

## СТАТЬЯ 6

Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, их табельное имущество, топливо, смазочные материалы, расходуемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, и бортовые запасы, включающие, но не ограниченные такими предметами как продукты питания, напитки и табак, которые находятся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных пошлин,

налогов и других пошлин и налогов, не связанных со стоимостью предоставляемых услуг, по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что такое оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна.

2. Также будут освобождаться от налогов, пошлин и сборов, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, ввезенные на территорию или находившиеся на территории Договаривающейся Стороны, и взятые на борт в пределах, установленных компетентными властями указанной Договаривающейся Стороны, для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, включая двигатели, ввезенные на территорию Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны и используемого на международных воздушных линиях;

с) топливо, смазочные материалы и расходуемые технические запасы, ввезенные на территорию или предоставленные на территории Договаривающейся Стороны для использования на воздушном судне, эксплуатируемом на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута, проходящего над территорией Договаривающейся Стороны, где они были взяты на борт.

3. Указанные в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи оборудование и запасы могут быть по требованию поставлены под наблюдение или контроль соответствующих властей.

4. Табельное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна одной из Договаривающихся Сторон, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой другой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

## СТАТЬЯ 7

1. Назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. Предоставляемые емкости и частота выполняемых рейсов будут определяться авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон, с учетом консультации между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, и будут устанавливаться путем обмена письмами между ними.

3. Для удовлетворения непредвиденных или временных потребностей в перевозках на маршрутах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, назначенные авиапредприятия обеих Договаривающихся Сторон будут согласовывать между собой соответствующие меры для обеспечения временного увеличения перевозок. Об этом они должны незамедлительно информировать авиационные власти своих соответствующих стран и получить разрешение на осуществление предпринимаемых мер.

4. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам, осуществляемым последним авиапредприятием по этому же маршруту или его части.

5. Договорные линии, обслуживаемые назначенным авиапредприятием каждой Договаривающейся Стороны, должны иметь в качестве первоочередной задачи предоставление емкости, отвечающей существующим и предполагаемым потребностям в перевозках с территории или на территорию Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие. Перевозка коммерческой загрузки, взятой на борт или выгруженной на территории другой Договаривающейся Стороны в пункте или из пунктов на установленных маршрутах на территории государств иных, чем государств, назначивших авиапредприятие, будет носить дополнительный характер. Право такого авиапредприятия на осуществление перевозок между пунктами на установленных маршрутах, находящихся на территории другой Договаривающейся Стороны, и пунктами в третьих странах должно быть использовано в интересах

## СТАТЬЯ 7

1. Назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. Предоставляемые емкости и частота выполняемых рейсов будут определяться авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон, с учетом консультации между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, и будут устанавливаться путем обмена письмами между ними.

3. Для удовлетворения непредвиденных или временных потребностей в перевозках на маршрутах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, назначенные авиапредприятия обеих Договаривающихся Сторон будут согласовывать между собой соответствующие меры для обеспечения временного увеличения перевозок. Об этом они должны незамедлительно информировать авиационные власти своих соответствующих стран и получить разрешение на осуществление предпринимаемых мер.

4. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам, осуществляемым последним авиапредприятием по этому же маршруту или его части.

5. Договорные линии, обслуживаемые назначенным авиапредприятием каждой Договаривающейся Стороны, должны иметь в качестве первоочередной задачи предоставление емкости, отвечающей существующим и предполагаемым потребностям в перевозках с территории или на территорию Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие. Перевозка коммерческой загрузки, взятой на борт или выгруженной на территории другой Договаривающейся Стороны в пункте или из пунктов на установленных маршрутах на территории государств иных, чем государств, назначивших авиапредприятие, будет носить дополнительный характер. Право такого авиапредприятия на осуществление перевозок между пунктами на установленных маршрутах, находящихся на территории другой Договаривающейся Стороны, и пунктами в третьих странах должно быть использовано в интересах



упорядоченного развития международного воздушного транспорта та-  
ким образом, чтобы емкость зависела от:

- а) потребностей в перевозках на и с территории Договариваю-  
щейся Стороны, назначившей авиапредприятие;
- б) потребностей в перевозках тех районов, через которые  
проходят договорные линии, с учетом местных и региональных воз-  
душных сообщений; и
- с) потребностей в экономичных транзитных перевозках (в эконо-  
мичном осуществлении транзитных перевозок).

### СТАТЬЯ 8

1. При установлении тарифов на любой договорной линии должны  
учитываться все факторы, такие как эксплуатационные расходы,  
разумная прибыль, характеристика маршрутов и тариф, рекомендо-  
ванный ИАТА.

2. Тарифы назначенного авиапредприятий каждой Договариваю-  
щейся Стороны на установленных маршрутах, а также размер агент-  
ских комиссионных с этих тарифов должны согласовываться между  
назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон.

3. Согласованные таким образом тарифы в соответствии с пунк-  
том 2 настоящей Статьи будут подлежать утверждению соответствую-  
щими авиационными властями не менее, чем за 30 дней до предпола-  
гаемой даты их введения.

4. Если назначенные авиапредприятия не смогут достигнуть  
согласия в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи или если  
авиационные власти одной Договаривающейся Стороны не согласятся  
с тарифами, переданными для их утверждения в соответствии с пунк-  
том 3 настоящей Статьи, авиационные власти двух Договаривающихся  
Сторон должны путем консультации установить эти тарифы для марш-  
рутов и их частей, относительно которых возникли расхождения во  
мнениях или несогласие.

Ни один измененный тариф не должен войти в силу, если его  
не утвердят авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон в  
соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи или если он не будет  
установлен в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи. Пока не  
будут установлены тарифы в соответствии с пунктом настоящей Статьи  
должны оставаться в силе действующие тарифы.

## СТАТЬЯ 9

Удостоверения летной годности, квалификационные свидетельства и лицензии, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной при эксплуатации воздушных линий, установленных настоящим Соглашением, при условии, что требования, в соответствии с которыми также удостоверения или лицензии выданы или признаны действительными, соответствуют или превышают минимальные стандарты, которые могут быть установлены согласно Конвенции. Однако каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право отказать в признании действительными для выполнения полетов над своей территорией квалификационных свидетельств и лицензий, выданных ее гражданам другой Договаривающейся Стороной.

## СТАТЬЯ 10

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право содержать на ее территории представительства и административный, коммерческий и технический персонал, которые необходимы для нужд заинтересованного назначенного авиапредприятия.

2. Открытие представительств, наем на работу персонала, указанного в пункте 1 настоящей Статьи, должны соответствовать законам и правилам Договаривающейся Стороны, на территории которой находится представительство.

3. Если не будет предусмотрено иное, или если это не будет вызвано случаями оперативной потребности, то представитель и помощник представителя должны, как правило, являться гражданами Договаривающихся Сторон.

## СТАТЬЯ 11

1. Каждое назначенное авиапредприятие будет иметь право участвовать в продаже авиаперевозок на территории другой Договаривающейся Стороны через национальные авиапредприятия и/или агентов, имеющих правительственное разрешение. Такое авиапредприятие будет продавать такие перевозки, и любое лицо сможет свободно их приобрести при условии соблюдения действующих государственных правил, касающихся валютного обмена.

Каждое назначенное авиапредприятие будет иметь право конвертировать и переводить в свою страну суммы превышения доходов над расходами в соответствии с государственными правилами другой Договаривающейся Стороны.

## СТАТЬЯ 12

Эксплуатация воздушных линий в зоне, объявленной Договаривающейся Стороной запретной, осуществляется с разрешения Договаривающейся Стороны.

## СТАТЬЯ 13

В случае любых технических неполадок, вынужденной посадки или катастрофы, или происшествия с воздушным судном одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, Договаривающаяся Сторона, на территории которой имели место вышеуказанные происшествия, немедленно известит об этом другую Договаривающуюся Сторону; примет необходимые меры для расследования причин, примет меры по оказанию неотложной помощи экипажу и пассажирам, если они пострадали, и обеспечит сохранность воздушного судна и почты, багажа и груза на его борту.

2. Договаривающаяся Сторона, ведущая расследование, информирует другую Договаривающуюся Сторону о результатах расследования, а Договаривающаяся Сторона, которой принадлежит воздушное судно, будет иметь право назначить своих наблюдателей, которые будут иметь право присутствовать при расследовании.

## СТАТЬЯ 14

I. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов,

## II

подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, и 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 экипажа, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения применимы к Договаривающимся Сторонам. Они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения положений по авиационной безопасности, упомянутых в пункте 3, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда или нахождения в пределах территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки и погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии разумных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности

таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством обеспечения связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

#### СТАТЬЯ 15

Авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон предоставляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их требованию периодическую или другую статистическую информацию, которая может быть разумно затребована с целью определения емкости, предоставляемой на договорных линиях назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны. Такая информация определяет объем перевозок, выполняемых этим авиапредприятием на договорных линиях, и пункты взятия на борт и выгрузки коммерческой загрузки.

#### СТАТЬЯ 16

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить консультации по вопросам исполнения, толкования, применения или внесения изменений в настоящее Соглашение или соблюдения настоящего Соглашения. Такие консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса другой Договаривающейся Стороны, если иное не согласовано между Договаривающимися Сторонами. Достижение во время консультаций договоренность должна быть подтверждена путем обмена дипломатическими нотами.

2. В случае заключения многосторонней конвенции или соглашения о воздушном сообщении, которых придерживаются обе Договаривающиеся Стороны, в настоящее Соглашение будут внесены изменения для приведения его в соответствии с такой конвенцией или соглашением.

#### СТАТЬЯ 17

1. В случае возникновения между Договаривающимися Сторонами любого спора в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны, в первую очередь, попытаются

разрешить его путем переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

## СТАТЬЯ 18

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем желании прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление будет одновременно направлено Международной организации гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекратит свое действие через год с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся Стороной, уведомление будет считаться полученным спустя 14 дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

## СТАТЬЯ 19

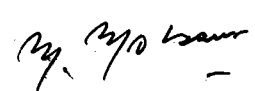
Настоящее Соглашение, включая поправки к нему, должно быть зарегистрировано в Международной организации гражданской авиации.

## СТАТЬЯ 20

Настоящее Соглашение будет одобрено в соответствии с конституционными и юридическими требованиями, существующими в стране каждой Договаривающейся Стороны, и вступит в силу с даты обмена дипломатическими нотами, подтверждающими выполнение этих требований.

Совершено в Москве " 5 " декабря 1989 года  
в двух подлинных экземплярах на русском, непальском и английском языках. В случае расхождения в толковании предпочтение отдается английскому тексту.

За Правительство  
Союза Советских Социалистических Республик

  
За Королевское  
Правительство Непал

Приложение

Раздел А

Маршрут, который будет эксплуатироваться назначенным авиапредприятием Непала.

<u>Пункт отправления</u>	<u>Промежуточный пункт</u>	<u>Пункт в СССР</u>
Катманду	Дубай или Карачи, или пункт в Китае	Москва, Ташкент (техническая посадка)
		<u>Пункт за пределами</u> будет оговорен позже

Назначенное авиапредприятие Непала может при выполнении всех или одного полета опускать посадку в любом вышеуказанном пункте при условии, что договорная линия начинается в пункте на территории Непала.

Раздел В

Маршрут, который будет эксплуатироваться назначенным авиапредприятием Союза Советских Социалистических Республик.

<u>Пункт отправления</u>	<u>Промежуточный пункт</u>	<u>Пункт в Непале</u>	<u>Пункт за пределами</u>
Москва	Дубай или Карачи, или Дакка, или пункт в Китае	Катманду	будет оговорен позже

Назначенное авиапредприятие Союза Советских Социалистических Республик может при выполнении всех или одного полета опускать посадку в любом вышеуказанном пункте при условии, что договорная линия начинается в пункте на территории Союза Советских Социалистических Республик.

*mpa*

AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNION OF  
SOVIET SOCIALIST REPUBLICS AND HIS MAJESTY'S  
GOVERNMENT OF NEPAL

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics and His Majesty's Government of Nepal (hereinafter referred to as Contracting Parties),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7 December 1944; and

Desiring to conclude an agreement relating to air services between their respective territories and beyond;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

For the purpose of this Agreement unless otherwise stated, the term:

(a) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Union of Soviet Socialist Republics, the Ministry of Civil Aviation or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Ministry or similar functions; in the case of Nepal, the Director General of Civil Aviation.

(b) "Annex" means the Annex to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement. The Annex forms an integral part of the present Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided.

(c) "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.

(d) "Capacity" in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or section of a route; and,

"Capacity" in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency (number of flights operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route);



(e) "Convention" means Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes

- i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
- ii) any annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, in so far as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties:

(f) "Designated Airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement.

(g) "Tarrif" means the price to be charged for the public transport of passengers, baggage and cargo (excluding mail) on scheduled air services and the conditions under which such price applies.

(h) The term 'territory' in relation to a Contracting Party means land areas, territorial and internal waters and air space above them under the sovereignty of that state.

(i) "Prohibited area" means the area and the air space above the area over or through which any prohibition to the flying of an aircraft of any description may be imposed by the Contracting Party concerned in accordance with Article 12 of the Convention.

## ARTICLE 2

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

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, 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) to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo or mail separately or in combination, in scheduled international air services.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the rights to take on board in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. The flight routes of aircraft on the agreed services shall be established by each of the Contracting Parties within its territory.

### ARTICLE 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex of this Agreement. Such designation shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

2. On receipt of a designation made by one Contracting Party and on receipt of an application from the airline so designated for operating authorizations in the form and manner prescribed for such application, the other Contracting Party shall grant the appropriate operating authorizations provided:

- (a) substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;
- (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application:

If the aeronautical authorities of the Contracting Party considering the application are not satisfied that these conditions are met at the end of 90 days period from the receipt of the application from the designated airline, either Contracting Party may request consultations, which shall be held within 30 days of the request.

3. When an airline has been designated and authorized in accordance with the terms of this Article, it may operate the agreed services on the specified routes in the Annex provided, however that airline complies with the applicable provisions of this Agreement and tariffs established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement are in force in respect of these services.

#### ARTICLE 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations of an airline designated by the other Contracting Party where:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party; or
- (c) that airline has failed to comply with the provisions of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further noncompliance with subparagraph (b) and (c) of paragraph 1 of this Article, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### ARTICLE 5

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other

Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

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

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

4. Each Contracting Party shall not grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in the present Article.

#### ARTICLE 6

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline of either Contracting Party, their regular equipment, fuel lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, and tobacco, which are on board such aircraft, shall be relieved from all customs duties, fees and other duties or taxes not based on the cost of services provided, on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. The following shall also be relieved from the duties, fees and charge referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of services provided:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board within limits fixed by the competent authorities of said Contracting Party, for use on board aircraft engaged in on international air services of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air services of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraph 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of appropriate authorities.

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 that other Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### ARTICLE 7

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

2. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated shall be determined by the aeronautical authorities of both Contracting Parties considering mutual consultation between the designated airlines of both Contracting Parties and shall be specified in an exchange of letters between them.

3. In order to meet unexpected or temporary traffic demands on the routes listed in the Annex to this Agreement, the designated airlines of both Contracting Parties shall agree between themselves on suitable measures to meet the temporary increase in traffic. They shall report immediately thereon to the aeronautical authorities of their respective countries and obtain permission for implementation of the measures to be taken.

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

5. The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be of supplementary character. The right of such airline to carry traffic between points of the specified routes located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:

- (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designated the airline.
- (b) the traffic demand existing in the areas through which the agreed services pass, taking account of local and regional air services; and
- (c) the requirements of an economical operation of through traffic.

## ARTICLE 8

1. In fixing tariffs on any agreed services due account shall be taken of all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of routes and the tariff recommended by the International Air Transport Association.

2. The tariffs charged by the designated airline of each Contracting Party on the specified routes, together with the rate of agency commission used in conjunction with them, shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties.

3. The tariffs so agreed, according to paragraph 2 of this Article, shall be submitted for the approval of the respective aeronautical authorities at least 30 days before the proposed date of their introduction.

4. If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 of this Article or if the aeronautical authorities of one of <sup>the</sup> Contracting Parties do not consent to the tariffs submitted for their approval in accordance with paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties should by consultation fix these tariffs for routes or parts thereof on which there is disagreement or lack of consent.

No new amended tariffs shall come into effect unless they are approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with paragraph 3 of this Article or determined in accordance with paragraph 4 of this Article, pending determination of tariffs in accordance with the paragraph of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

## ARTICLE 9

Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid and equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize as valid for

the purpose of flights above its territory, certificates of competency and licences granted to its nationals by the other Contracting Party.

#### ARTICLE 10

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph (1) of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned.

3. Unless otherwise demanded or required by operational exigencies, the representative and the assistant representative of the designated airline are generally required to be the citizen of the Contracting Parties.

#### ARTICLE 11

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air service in the territory of the other Contracting Party through national airline and/or government authorized agents. Such airline shall have the right to sell such service, and any person shall be able to purchase such service freely subject only to compliance with such national laws concerning foreign exchange as may be in force.

2. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country local revenues in excess of sums locally disbursed in accordance with the national laws of the other Contracting Party.

#### ARTICLE 12

The operation of the air services in the area declared as prohibited area by a Contracting Party shall be subject to the approval of the Contracting Party.



## ARTICLE 13

1. In case of any abnormal operations, a forced landing or accident or incident of an aircraft of one Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the Contracting Party in whose territory the above takes place shall immediately notify the other Contracting Party thereof; take necessary measures for the investigation of the causes take immediate steps to assist the crew and the passengers if they are injured and provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board.

2. The Contracting Party conducting the investigation shall inform the other Contracting Party of the results of the investigation and the Contracting Party to whom the aircraft belongs shall have the right to appoint its observers who shall have the right to participate in the investigation.

## ARTICLE 14

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 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 Contracting Parties shall, in their mutual relations act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention 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.

#### ARTICLE 15

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such reports or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements determine the

amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the points of embarkation and disembarkation of such traffic.

#### ARTICLE 16

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. The consensus reached on such consultation has to be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, the present Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

#### ARTICLE 17

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through Diplomatic channels.

#### ARTICLE 18

Either Contracting Party may at any time, give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement, such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization. The present Agreement shall terminate one year after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration 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 receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 19

The present Agreement including the amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 20

The present Agreement shall be approved according to the constitutional or legal requirements obtaining in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an exchange of diplomatic notes confirming that these requirements have been fulfilled.

Done at MOSCOW on this 5 th day of December, 1989 in duplicate in Russian, Nepali and English languages. In the case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

*M. M. Khan*

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

FOR HIS MAJESTY'S GOVERN-  
MENT OF NEPAL

*[Handwritten signature]*

ANNEX

SECTION A

Route to be operated by the designated airline of Nepal.

<u>Point of Origin</u>	<u>Intermediate Point</u>	<u>Point in USSR</u>	<u>Beyond Point</u>
Kathmandu	Dubai, or Karachi or a point in China	Moscow Tashkent (Technical)	To be dis- cussed later

The designated airline of Nepal may, on all or any flight, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begins at a point in the territory of Nepal.

SECTION B

Route to be operated by the designated airline of The Union of Soviet Socialist Republics.

<u>Point of Origin</u>	<u>Intermediate Point</u>	<u>Point in Nepal</u>	<u>Beyond Point</u>
Moscow	Dubai, or Karachi or Dhaka, or a point in China	Kathmandu	To be dis- cussed later

The designated airline of The Union of Soviet Socialist Republics may, on all or any flight, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begins at a point in the territory of The Union of Soviet Socialist Republics.

*[Handwritten mark]*