

Warszawa, dnia 2 października 2020 r.

Poz. 884

UMOWA

między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Indii o komunikacji lotniczej,

podpisana w New Delhi dnia 25 stycznia 1977 r.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Republiki Indii,
zwane dalej "Umawiającymi się Stronami",

BĘDĄCE stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie
cywilnym /zwanej dalej "Konwencją"/, otwartej do podpisu w Chicago
dnia 7 grudnia 1944 roku,

PRAGNĄC zawarcia Umowy w celu ustanowienia komunikacji
lotniczej między oraz przez ich właściwe terytoria,

UZGODNIŁY, co następuje:

Artykuł I

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

- /a/ określenie "władze lotnicze" będzie oznaczać, w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej - Ministra Komunikacji, a w przypadku Indii - Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego oraz w obu przypadkach każdą osobę lub organ uprawnione do wykonywania funkcji wykonywanych obecnie przez wymienionego Ministra Komunikacji lub Dyrektora Generalnego;
- /b/ określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" będzie oznaczać przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, wyznaczone przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony w drodze pisemnego zawiadomienia władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z artykułem IV niniejszej Umowy;

c/ określenia "terytorium", "linie lotnicze", "międzynarodowe linie lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" mają znaczenie ustalone w odniesieniu do nich w artykułach 2 i 96 Konwencji.

Artykuł II

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu założenia linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku do niej /zwane dalej "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami"/. Inauguracja uzgodnionych linii może nastąpić w każdym czasie po spełnieniu postanowień artykułu IV.

2. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, wyznaczone przedsiębiorstwo przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystać z następujących praw:

/a/ przelotu bez lądowania przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

/b/ lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celach niehandlowych; i

/c/ w czasie eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach, prawo lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w punkcie określonym dla tej trasy w Załączniku do niniejszej Umowy, w celu wyładowania lub załadowania w przewozie międzynarodowym pasażerów, towarów i poczty pochodzących z lub przeznaczonych na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony lub kraju trzeciego.

3. Żadne postanowienie ustępu 2 niniejszego Artykułu nie może być rozumiane jako przyznające przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony przywileju zabierania z terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, towarów lub poczty,

przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł III

1. Ustawy, przepisy i instrukcje jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście statków powietrznych, używanych w żegludze międzynarodowej, względnie eksploatację i żeglugę wspomnianych statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy, przepisy i instrukcje jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście pasażerów, załóg, poczty i towarów, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej, emigracji, imigracji, bezpieczeństwa publicznego, kontroli sanitarnej oraz przepisów walutowych, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i towarów statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony, przy wejściu, wyjściu lub przebywaniu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

Artykuł IV

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej Umawiającej się Strony, jedno przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych zgodnie z Załącznikiem do niniejszej Umowy.

2. Po otrzymaniu wyznaczenia, Umawiająca się Strona powinna, za pośrednictwem własnych władz lotniczych i z

zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, udzielić bez zwłoki wyznaczonemu przedsiębiorstwu odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia, że jest ona w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez nie w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić przyjęcia wyznaczenia przedsiębiorstwa lotniczego lub wstrzymać przyznanie przedsiębiorstwu lotniczemu praw wyszczególnionych w ustępie 2 artykułu II niniejszej Umowy lub nałożyć takie warunki, jakie może uznać za konieczne, na wykonywanie tych praw przez przedsiębiorstwo lotnicze, w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do drugiej Umawiającej się Strony lub do osób posiadających jej przynależność państwową.

Dla celów niniejszego ustępu, określenie "przeważająca część własności i rzeczywista kontrola" oznacza, iż w każdym przypadku, w którym wyznaczone przedsiębiorstwo eksploatujące swoje linie na podstawie niniejszej Umowy wejdzie w stosunek umowny z przedsiębiorstwem lotniczym innego kraju lub Rządem albo też osobami posiadającymi przynależność państwową innego kraju, Umawiająca się Strona lub osoby posiadające jej przynależność państwową nie będą uważane jako posiadające przeważającą część własności i rzeczywistą kontrolę wyznaczonego przedsiębiorstwa, chyba że ta Umawiająca się Strona lub osoby posiadające jej przynależność państwową oprócz własności większej części majątku wyznaczonego przedsiębiorstwa będą posiadały także:

/i/ rzeczywistą kontrolę w zarządzie wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego, oraz

/ii/ własność i rzeczywistą kontrolę większej części parku statków powietrznych i wyposażenia, używanych przy eksploatacji linii.

5. Przedsiębiorstwo tak wyznaczone i upoważnione może rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii w każdym czasie z zastrzeżeniem, iż postanowienia artykułów X ustęp 3, XI i XIII zostały spełnione.

Artykuł V

Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo cofnięcia zezwolenia eksploatacyjnego lub nałożenia odpowiednich warunków, jakie może uważać za konieczne, w przypadku nie przestrzegania przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony ustaw i przepisów pierwszej Umawiającej się Strony, lub w przypadku, gdy według oceny pierwszej Umawiającej się Strony, nie są stosowane warunki, na podstawie których prawa zostały przyznane zgodnie z niniejszą Umową. To samo będzie miało zastosowanie, gdy postanowienia ustępu 4 artykułu IV nie będą spełnione. Decyzja taka będzie podjęta tylko po konsultacji między Umawiającymi się Stronami zgodnie z artykułem XVII niniejszej Umowy, chyba, że niezwłoczne zawieszenie eksploatacji lub nałożenie warunków jest konieczne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw, przepisów lub postanowień niniejszej Umowy.

Artykuł VI

Oplaty nałożone na terytorium jednej Umawiającej się Strony za używanie portów lotniczych i innych ułatwień lotniczych przez statki powietrzne wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony nie będą wyższe, aniżeli opłaty płacone przez statki powietrzne własnego przedsiębiorstwa lotniczego, używane na podobnych międzynarodowych liniach lotniczych.

Artykuł VII

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe, /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/ będą przy wwozie i wywozie z terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych opłat i podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne zostaną wywiezione, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat, kosztów i podatków, z wyjątkiem należności związanych ze świadczonymi usługami:

/a/ zapasy pokładowe, wzięte lub składowane na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony w ilościach ustalonych przez właściwe władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładach odlatujących statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony;

/b/ części zamienne i normalne wyposażenie wwieszone na terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron, przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony;

/c/ materiały pędne i smary przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, nawet, jeżeli materiały te mają być zużyte przy wykonywaniu lotu na części trasy ponad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą składowane pod kontrolą celną tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również produkty i zaopatrzenie znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych władz aż do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zezwoleniem tych władz.

Artykuł VIII

Wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będzie mieć, pod każdym względem, jednakową i równą możliwość przewozu w ruchu międzynarodowym między oraz poza terytoria obu Umawiających się Stron.

Artykuł IX

Przy eksploatacji uzgodnionych linii przez wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony powinny być wzięte pod uwagę interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, aby nie oddziaływać w sposób niewłaściwy na linie lotnicze, które to ostatnie eksploatuje na całości lub części tej samej trasy.

Artykuł X

1. Zdolność przewozowa, która ma być oferowana, częstotliwość na liniach, które mają być eksploatowane oraz charakter linii lotniczej, to znaczy przebiegającej w tranzycie przez lub kończącej się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony,

będą uzgodnione między wyznaczonymi przedsiębiorstwami, zgodnie z zasadami, ustalonymi w artykule VIII i IX i postanowieniami niniejszego artykułu. Takie porozumienie podlega zatwierdzeniu przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.

2. Każde zwiększenie oferowanej zdolności przewozowej lub częstotliwości na eksploatowanych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo którejkolwiek Umawiającej się Strony powinny być uzgadniane w pierwszej kolejności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami i będą podlegać zatwierdzeniu przez władze lotnicze na zasadzie oceny zapotrzebowania na przewóz między terytoriami obu Umawiających się Stron i innych przewozów, które będą wspólnie określone i uzgodnione. Do czasu podjęcia takich uzgodnień lub decyzji pozostaje w mocy zdolność przewozowa i częstotliwość dotychczas obowiązująca.

3. Ustalone linie lotnicze będą eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron w oparciu o obopólne porozumienie handlowe, lub inne porozumienie pomiędzy nimi, które może być wzajemnie uzgodnione. Handlowe i inne aspekty tych operacji zostaną przede wszystkim uzgodnione pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami i uzgodnienie takie będzie podlegać zatwierdzeniu przez odnośne władze lotnicze.

4. Oferowana zdolność przewozowa, częstotliwość na liniach, które mają być eksploatowane i charakter linii lotniczej, to znaczy przebiegającej w tranzycie przez lub kończącej się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, uzgodnione stosownie do postanowień niniejszego artykułu, powinny być sprecyzowane w drodze wymiany listów między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

5. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa Umawiających się Stron nie uzgodnią jakiegokolwiek sprawy, co do której ich zgoda jest wymagana, stosownie do postanowień niniejszego artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron będą dążyły do osiągnięcia porozumienia w tej sprawie.

Artykuł XI

Każda Umawiająca się Strona spowoduje, aby jej wyznaczone przedsiębiorstwo zawiadamiało władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, tak wcześnie jak to jest możliwe, przed rozpoczęciem eksploatacji uzgodnionych linii, o rodzaju usług, typie statków powietrznych, które będą używane, rozkładach lotów, taryfach i wszystkich innych odnośnych danych dotyczących eksploatacji uzgodnionych linii, łącznie z takimi informacjami, które mogą być potrzebne dla udowodnienia władzom lotniczym, że wymagania niniejszej Umowy są należycie przestrzegane. Wymagania niniejszego artykułu powinny być również stosowane do wszelkich zmian dotyczących uzgodnionych linii lotniczych.

Artykuł XII

Władze lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony dostarczą władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony dane statystyczne dotyczące przewozów wykonywanych każdego miesiąca na ich liniach lotniczych do/z lub poprzez terytorium drugiej Umawiającej się Strony, wskazujące kraje pochodzenia i przeznaczenia oraz punkty załadowania i wyładowania takich przewozów. Takie statystyki będą dostarczone możliwie jak najwcześniej.

Artykuł XIII

1. Dla celów następujących ustępów, określenie "taryfa" oznacza opłaty należne za przewóz pasażerów i towarów oraz warunki, na podstawie których te opłaty są stosowane, łącznie z opłatami i warunkami z tytułu działalności agencyjnej oraz

innymi pomocniczymi usługami, lecz z wyłączeniem wynagrodzenia i warunków za przewóz poczty.

2. Taryfy, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwo lotniczej jednej Umawiającej się Strony za przewóz do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą ustalone na rozsądnym poziomie, z należyтым uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, łącznie z kosztem eksploatacji, słusznym zyskiem i taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

3. Taryfy, o których mowa w ustępie 2 niniejszego artykułu, będą w miarę możliwości, uzgodnione przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, po przeprowadzeniu konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi eksploatującymi całość lub część danej trasy, przy czym takie porozumienie, w miarę możliwości, będzie osiągnięte zgodnie z procedurą ustanawiania taryf ustaloną przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

4. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron, co najmniej na dziewięćdziesiąt /90/ dni przed proponowaną datą ich wejścia w życie. W przypadkach szczególnych, okres ten może być skrócony, z zastrzeżeniem zgody wymienionych władz.

5. Zatwierdzenie to powinno być wyraźne. Jeżeli żadna z władz lotniczych nie wyrazi dezaprobaty w ciągu trzydziestu /30/ dni od daty przedłożenia jej, zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, taryfy te będą uważane za zatwierdzone. W przypadku, gdy okres na przedłożenie taryf do zatwierdzenia został skrócony, stosownie do ustępu 4, władze lotnicze mogą uzgodnić, że okres, w ciągu którego dezaprobata musi być notyfikowana, będzie krótszy niż trzydzieści /30/ dni.

6. Jeżeli taryfa nie może być uzgodniona stosownie do ustępu 3 niniejszego artykułu lub, jeżeli w ciągu okresu mającego zastosowanie zgodnie z ustępem 5 niniejszego artykułu, jedna władza lotnicza notyfikuje drugiej władzy lotniczej o niezaakceptowaniu taryfy uzgodnionej stosownie do postanowień ustępu 3, władze lotnicze obu Umawiających się Stron, podejmą starania w sprawie ustalenia taryfy poprzez wzajemne porozumienie.

7. Jeżeli władze lotnicze nie mogą uzgodnić żadnej taryfy przedstawionej im zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, bądź też nie są w stanie ustalić żadnej taryfy zgodnie z ustępem 6 niniejszego artykułu, spór będzie rozstrzygany zgodnie z postanowieniami artykułu XVIII niniejszej Umowy.

8. Taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu pozostanie w mocy do czasu ustalenia nowej taryfy. Jednakże, ważność taryfy nie może być przedłużona na mocy niniejszego ustępu na dłużej niż dwanaście /12/ miesięcy po dniu, w którym ona miałaby wygasnąć.

Artykuł XIV

1. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo będzie miało prawo wzajemnie mianować swoich Agentów Generalnych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony a ponadto każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo utrzymywać na tym terytorium swe przedstawicielstwa z personelem niezbędnym dla eksploatacji uzgodnionych linii, zgodnie z przepisami wewnętrznymi tej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Personel wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony zatrudniony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będzie składać się z obywateli jednej lub drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł XV

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony prawo przekazywania do jego głównej siedziby nadwyżek wpływów nad wydatkami uzyskanych na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony. Przekazywanie to, jednakże, będzie dokonywane zgodnie z przepisami odnoszącymi się do obrotu z zagranicą tej Umawiającej się Strony, na terytorium której powstały te dochody.

2. W przypadku istnienia specjalnych porozumień regulujących sprawę płatności, obowiązujących między obu Umawiającymi się Stronami, postanowienia takich porozumień będą stosowane przy transferze środków o których mowa wyżej w ustępie 1, oraz przy wszystkich wzajemnych rozliczeniach wynikających z niniejszej Umowy.

Artykuł XVI

W duchu ścisłej współpracy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron będą regularnie wymieniać poglądy co do stosowania i należytego wykonywania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

Artykuł XVII

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować konsultacje w celu zainicjowania jakichkolwiek poprawek do niniejszej Umowy. Można również zaproponować konsultacje w sprawach dotyczących interpretacji i stosowania niniejszej Umowy, jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron uważa, że wymiana poglądów w rozumieniu artykułu XVI nie dała wyników. Takie konsultacje rozpoczną się w terminie sześćdziesięciu dni od daty ich zaproponowania.

Każda poprawka do niniejszej Umowy, będąca rezultatem takich konsultacji, wejdzie w życie po spełnieniu odnośnych wymogów konstytucyjnych i gdy zostanie to potwierdzone w drodze wymiany listów.

2. Władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą zgodzić się na jakąkolwiek zmianę do załącznika, która wejdzie w życie po potwierdzeniu przez wymianę listów między Umawiającymi się Stronami.

Artykuł XVIII

W przypadku powstania sporu co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą dążyły do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji między nimi, a w razie nieosiągnięcia porozumienia, spór będzie przekazany Umawiającym się Stronom do rozstrzygnięcia.

Artykuł XIX

Postanowienia Konwencji, w zakresie w jakim mają zastosowanie do linii lotniczych ustalonych na podstawie niniejszej Umowy, pozostają w mocy w ich obecnej formie między Umawiającymi się Stronami w czasie obowiązywania tej Umowy, jak gdyby stanowiły integralną część tej Umowy, chyba że obie Umawiające się Strony ratyfikują jakąkolwiek poprawkę do Konwencji, która w odpowiednim czasie wejdzie w życie i w takim przypadku Konwencja, jako zmieniona, pozostanie w mocy w czasie obowiązywania niniejszej Umowy.

Artykuł XX

1. Załącznik do niniejszej Umowy będzie uważany jako część tej Umowy a wszelkie odesłania do tej Umowy obejmują odesłania do tego Załącznika, z wyjątkiem przypadków, które wyraźnie stanowią inaczej.

2. Niniejsza Umowa wejdzie w życie w dniu podpisania przez należycie upoważnionych przedstawicieli Umawiających się Stron.

Artykuł XXI

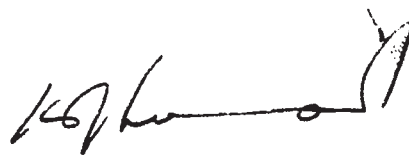
Każda Umawiająca się Strona, może w każdym czasie zawiadomić drugą Umawiającą się Stronę w drodze pisemnej notyfikacji o zamiarze wypowiedzenia niniejszej Umowy. Taka notyfikacja powinna być jednocześnie przesłana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W przypadku przekazania takiej notyfikacji, niniejsza Umowa utraci swą moc po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania jej przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że notyfikacja o wypowiedzeniu zostanie wycofana w drodze porozumienia przed upływem tego okresu.

W przypadku braku potwierdzenia otrzymania notyfikacja ta będzie uważana za otrzymaną po upływie czternastu dni od dnia otrzymania jej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

SPORZĄDZONO w New Delhi dnia 25 stycznia 1977 roku, w dwu egzemplarzach w języku angielskim, dwu w językach polskim i hindi przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności interpretacyjnych tekst w języku angielskim będzie rozstrzygający.



Z upoważnienia Rządu
Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej



Z upoważnienia Rządu
Republiki Indii

Z A Ł A C Z N I KWYKAZ TRASCzęść I

Trasy, które będą eksploatowane w obu kierunkach przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej :

<u>Trasa</u>	<u>Punkty odlotu</u>	<u>Punkty pośrednie</u>	<u>Punkt w Indiach</u>	<u>Punkty poza</u>
1.	Punkty w Polsce	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Ateny, Damaszek, Bagdad, Amman, Istambuł, Cypr	Bombaj lub Delhi	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Bangkok, Manila, Sajgon, Hanoi, Hongkong
2.	Punkty w Polsce	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Ateny, Damaszek, Bagdad, Amman, Bejrut, Istambuł, Teheran, Cypr	Kalkuta	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Bangkok, Manila, Hongkong, Sajgon, Hanoi, Singapur

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w jakimkolwiek lub wszystkich lotach może ominąć którykolwiek punkt.
2. Punkty wymienione powyżej nie muszą być obsługiwane w wymienionej kolejności.

Część II

Trasy, które będą eksploatowane w obu kierunkach przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Rząd Indii:

<u>Trasa</u>	<u>Punkty odlotu</u>	<u>Punkty pośrednie</u>	<u>Punkt w Polsce</u>	<u>Punkty poza</u>
1.	Punkty w Indiach	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Bejrut, Kair, Bagdad, Kuwejt, Dubaj, Teheran	Warszawa lub Gdańsk	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Rzym, Kopenhaga, Frankfurt, Amsterdam, Paryż
2.	Punkty w Indiach	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Bejrut, Kair, Bagdad, Kuwejt, Teheran, Dubaj, Bahrajn, Dhahran	Warszawa lub Gdańsk	Jakiegokolwiek dwa punkty do wyboru z: Rzym, Kopenhaga, Frankfurt, Amsterdam, Paryż, Londyn

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Indii w jakimkolwiek lub wszystkich lotach może opuścić którykolwiek punkt.
2. Punkty wymienione powyżej nie muszą być obsługiwane w wymienionej kolejności.

पोलैंड लोक गणराज्य की सरकार तथा भारत गणराज्य की
सरकार के बीच विमान सेवाओं के संबंध में करार
- - - - -

पोलैंड लोक गणराज्य की सरकार तथा भारत गणराज्य की सरकार,
जिन्हें आगे "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत कि-
ए गए अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय (जिसे आगे "अभिसमय" कहा गया है)
की हस्ताक्षरकर्ता हैं,

अपने अपने भू-भागों के बीच और उनसे परे विमान सेवाएं परिचालित
करने के प्रयोजन के लिए एक करार करने की इच्छा से,

नीचे लिखी बातों पर सहमत हुई हैं ;

अनुच्छेद 1

जब तक प्रसंग से कोई अन्य अर्थ अभीष्ट न हो, प्रस्तुत करार के प्रयोजन
के लिए :

- (क) "वैमानिक प्राधिकारी" शब्दों का आशय पोलैंड लोक गणराज्य
के संबंध में परिवहन मंत्री होगा और भारत के संबंध में नागर
विमानन का महानिदेशक होगा और दोनों ही के मामले में कोई
ऐसा व्यक्ति या निकाय भी होगा जिसे उन कार्यों को करने के
लिए प्राधिकृत किया गया हो जिन्हें इस समय उक्त परिवहन मंत्री
द्वारा अथवा उक्त महानिदेशक द्वारा किया जाता है ;
- (ख) "नामित विमान कम्पनी" पद से आशय एक ऐसी विमान कम्पनी
से है जिसे एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों ने
प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 4 के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष के
वैमानिक प्राधिकारियों को लिखित सूचना देकर नामित किया है ;
- (ग) "भू-भाग", "विमान सेवाएं", "अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवा",
तथा "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए रुकना" पदों से
आशय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में उनके लिए
निश्चित किया गया है ।

अनुच्छेद 2

1. प्रत्येक संविदाकारी पदा दूसरे संविदाकारी पदा को प्रस्तुत करार के अनुबन्ध में निर्दिष्ट मार्गों पर विमान सेवाएं (जिन्हें आगे "सम्मत सेवाएं" और "निर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है) स्थापित करने के लिए इस करार में निर्दिष्ट अधिकार देता है। अनुच्छेद 4 के उपबन्धों का अनुपालन हो जाने के बाद किसी भी समय सम्मत सेवाओं का उद्घाटन किया जा सकता है।

2. प्रस्तुत करार के उपबन्धों के अधीन रहते हुए प्रत्येक संविदाकारी पदा द्वारा नामित विमान कम्पनी को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :

- (क) बगैर उतरे हुए, दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग से हो कर उड़ान करना ;
- (ख) यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए, दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग में रुकना ;
- (ग) निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का परिचालन करते समय दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग में उन स्थानों पर जो प्रस्तुत करार के अनुबन्ध में उस मार्ग के लिए निर्दिष्ट कर दिये गये हों यात्रियों, माल और डाक के ऐसे अन्तर्राष्ट्रीय यातायात को उतारने या चढ़ाने के प्रयोजन से रुकना जिसका उद्गम अथवा गन्तव्य स्थान पहले संविदाकारी पदा का अथवा किसी इतर देश का भू-भाग हो।

3. इस अनुच्छेद के पैरा 2 के किसी अंश का अर्थ किसी एक संविदाकारी पदा की विमान कम्पनी को यह अधिकार दिया जाना नहीं समझा जायेगा कि वह दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग में यात्रियों, माल या डाक के ऐसे यातायात को भी चढ़ा सकेगा जिसका गन्तव्य दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग में ही कोई अन्य स्थान हो।

अनुच्छेद 3

1. एक संविदाकारी पक्षा के वे कानून, विनियम और अनुदेश जो अन्तर्राष्ट्रीय विमान-चालन में एत वायुयान के उसके भू-भाग में प्रवेश करने, वहां रहने तथा वहां से प्रस्थान करने को शासित करते हैं और ऐसे वायुयान के परिचालन तथा दिक्चालन पर उसके भू-भाग में होने के दौरान लागू होते हैं, दूसरे संविदाकारी पक्षा की नामित विमान कम्पनी के वायुयान पर भी लागू होंगे ।

2. एक संविदाकारी पक्षा के वे कानून, विनियम और अनुदेश जो विमान पर ले जाय जा रहे यात्रियों, कार्मिकों, ढाक और माल के उसके भू-भाग में प्रवेश करने, वहां रहने तथा वहां से प्रस्थान करने को शासित करते हैं, और विशेषतः वे जिनका संबंध पार-पत्रों, सीमा-शुल्क, उत्प्रवास, आप्रवास, सार्वजनिक सुरक्षा, सफाई नियंत्रण तथा मुद्रा विनियमों से है, दूसरे संविदाकारी पक्षा द्वारा नामित विमान कम्पनी के वायुयान के यात्रियों, कार्मिकों, ढाक तथा माल पर भी इनके पहले संविदाकारी पक्षा के भू-भाग में प्रवेश करने, अथवा वहां से प्रस्थान करने, तथा वहां होने के दौरान लागू होंगे ।

अनुच्छेद 4

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्षा को यह अधिकार होगा कि वह इस करार के अनुबन्ध के अनुसार सम्मत सेवाओं के परिचालन के प्रयोजन के लिए दूसरे संविदाकारी पक्षा को लिखित रूप से एक विमान कम्पनी नामित करे ।

2. नामन की सूचना मिलने पर संविदाकारी पक्षा अपने वैमानिक प्राधिकारियों के द्वारा इस अनुच्छेद के पैरा 3 और 4 के उपबन्धों के अधीन रहते हुए नामित विमान कम्पनी को अविलम्ब उपयुक्त परिचालन अधिकार दे देगा ।

3. एक संविदाकारी पक्षा के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्षा द्वारा नामित विमान कम्पनी से इस बात का आश्वासन मांग सकते हैं कि वह उनके द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं के परिचालन पर सामान्य रूप से लागू किये जाने वाले कानूनों और विनियमों के अधीन निहित शर्तों का पालन करने के लिए सक्षम है ।

4. यदि कोई संविदाकारी पदा इस बात से सन्तुष्ट न हो कि नामित विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण काफी हद तक दूसरे संविदाकारी पदा अथवा उसके राष्ट्रियों में निहित है तो उसको यह अधिकार होगा कि वह ऐसी हवाई कम्पनी के नामन को स्वीकार करने से इन्कार कर दे या प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 2 के पैरा 2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों की मंजूरी को रोक या प्रतिसंहृत कर दे अथवा उन अधिकारों के प्रयोग के संबंध में विमान कम्पनी पर ऐसी शर्तें लगाए जिन्हें वह आवश्यक समझे । इस पैरा के प्रयोजन के लिए " वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण " इस पदावलि का अर्थ है कि किसी भी मामले में जहां नामित विमान कम्पनी इस करार के अन्तर्गत किसी अन्य देश की विमान कम्पनी अथवा किसी अन्य देश की सरकार या राष्ट्रियों के साथ कोई करार करके अपनी सेवाएं परिचालित करता है, विमान कम्पनियों को नामित करने वाले संविदाकारी पदा अथवा इसके राष्ट्रियों का नामित विमान कम्पनियों पर वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण तब तक नहीं समझा जायेगा जब तक कि संविदाकारी पदा अथवा इसके राष्ट्रियों का, नामित विमान कम्पनी की परिसम्पत्तियों के एक बड़े भाग पर स्वामित्व होने के अतिरिक्त :

- (1) नामित विमान कम्पनियों के प्रबन्ध में प्रभावी नियंत्रण, और
- (2) सेवाओं के परिचालन में प्रयोग होने वाले विमान बड़े एवं उपस्कर के बड़े भाग पर भी स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण न हो ।

5. इस प्रकार नामित और प्राधिकृत की गई विमान कम्पनी सम्मत सेवाओं का परिचालन किसी भी समय आरम्भ कर सकती है बशर्त कि अनुच्छेद 10 के पैरा 3, अनुच्छेद 11 और 13 के उपबन्धों का पालन किया जा चुका हो ।

अनुच्छेद 5

प्रत्येक संविदाकारी पदा अपने पास यह अधिकार प्रारक्षित रखता है कि यदि दूसरे संविदाकारी पदा द्वारा नामित विमान कम्पनी ने पहले संविदाकारी पदा के कानूनों और विनियमों का पालन न किया हो अथवा पहले संविदाकारी पदा की समझ में उन शर्तों को पूरा नहीं किया गया हो जिनके अधीन प्रस्तुत करार के अनुसार अधिकार दिए गए हैं तो वह परिचालन अधिकार को प्रतिसंहृत कर सकेगा या

उस पर ऐसी उचित शर्तें लगा सकेगा जिन्हें वह आवश्यक समझे । यदि अनुच्छेद 4 के पैरा 4 के उपबन्धों का पालन न किया गया हो तब भी ऐसा ही किया जायेगा । जब तक कि नियमों, विनियमों अथवा प्रस्तुत करार के उपबन्धों के इससे और आगे अतिबंधन को रोकने की दृष्टि से शर्तों का तुरन्त निलम्बन या लगाया जाना आवश्यक न समझा जाए तब तक इस प्रकार की कार्यवाही प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 17 के अनुसार संविदाकारी पक्षों के बीच परस्पर सलाह मशविरा करके ही की जाएगी ।

अनुच्छेद 6

कोई भी संविदाकारी पक्ष अपने भू-भाग में दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी के विमान द्वारा हवाई अड्डों तथा दूसरी विमानन सुविधाओं के उपयोग के लिए उन प्रमारों से अधिक प्रभार न लेगा जो उसी प्रकार की अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी उसकी अपनी राष्ट्रीय विमान कम्पनी के विमान द्वारा चुकाए जाते हैं ।

अनुच्छेद 7

1. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं में नियोजित वायुयान एवं ऐसे वायुयानों में रहे हुए उनके नियमित उपस्कर, ईंधन व स्नेहकों के भंडार तथा विमान सामग्री (जिसमें खाद्य सामग्री, पेय पदार्थ तथा तम्बाकू सम्मिलित होंगे) दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में पहुंचने तथा वहां से प्रस्थान करने पर सीमा-शुल्क, निरीक्षण फीस तथा अन्य प्रमारों अथवा करों से मुक्त होंगे, बशर्त कि इस विमान का पुनर्नियति किया जाना हो तथा ऐसे उपस्कर, भंडार तथा सामग्री पुनर्नियति किए जाने तक विमान पर ही रहें ।

2. निम्नलिखित वस्तुएं भी, की गयी सेवा के अनुरूप प्रमारों के सिवाय उक्त शुल्कों, फीस तथा करों से मुक्त होंगी :

- (क) दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उस संविदाकारी पक्ष के प्राधिकारियों द्वारा निश्चित की गयी

सीमाओं के अंतर्गत ले जाई गई अथवा स्टोर की गई विमान सामग्री, जिसका कि दूसरे संविदाकारी पदा की नामित विमान कम्पनी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय सेवा पर परिचालित बहिर्गामी वायुयान पर प्रयोग किया जाना हो ;

(ख) दोनों में से किसी भी संविदाकारी पदा के भू-भाग में प्रविष्ट किए गए फालतू पुर्जे तथा निर्यामित उपस्कर, जो दूसरे संविदाकारी पदा की नामित विमान कम्पनी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं पर नियोजित विमान में लगाने अथवा उस पर प्रयोग के लिए हों ;

(ग) दूसरे संविदाकारी पदा की नामित विमान कम्पनी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय सेवा में नियोजित वायुयान को दिए जाने वाले ईंधन तथा स्नेहक, चाहे इनका प्रयोग उड़ान के उस भाग पर ही किया जाना हो जो उस संविदाकारी पदा के भू-भाग के ऊपर से किया जायेगा जहाँ से क्रिये विमान पर लिए गये ।

3. यदि दोनों में से किसी भी संविदाकारी पदा के राष्ट्रीय कानूनों अथवा विनियमों में इस प्रकार की अपेक्षा की गयी हो तो इस अनुच्छेद के पैरा 1 तथा 2 में निर्दिष्ट सामग्री उक्त संविदाकारी पदा के सीमा-शुल्क के नियंत्रण में रखी जाएगी ।

4. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पदा की नामित विमान कम्पनी द्वारा परिचालित विमान पर रखे गए नियमित उड़ानगत उपस्कर एवं सामग्री और भंडार को दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग में उस भू-भाग के सीमा-शुल्क अधिकारियों की अनुमति से ही उतारा जा सकेगा । ऐसे मामले में, उन्हें उनका पुनर्नियति किए जाने तक अथवा उक्त प्राधिकारियों की अनुमति से उनका अन्यथा निपटान किए जाने तक उन प्राधिकारियों की ही निगरानी में रखा जाएगा ।

अनुच्छेद 8

प्रत्येक संविदाकारी पदा की नामित विमान कम्पनी को दोनों संविदाकारी पदाओं के भू-भागों के बीच और उससे परे अन्तर्राष्ट्रीय यातायात के परिचालन के लिए सब प्रकार के उचित और समान अधिकार प्राप्त होंगे ।

अनुच्छेद 9

दोनों में से किसी भी संविदाकारी पदा की नामित विमान कम्पनी की सम्मत विमान सेवाओं के परिचालन में दूसरे पदा की नामित विमान कम्पनी के हितों को ध्यान में रखा जाएगा ताकि दूसरा पदा उसी मार्ग के समस्त अथवा आंशिक भाग पर जो सेवाएं सुलभ कराता है उन पर कोई अनुचित प्रभाव न पड़े।

अनुच्छेद 10

1. वहन क्षमता, फेरों की संख्या और विमान सेवा का स्वरूप, अर्थात् वह दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग से गुजरने वाली है अथवा वहां समाप्त होने वाली है इत्यादि बातों का निश्चय नामित विमान कम्पनियों द्वारा अनुच्छेद 8 तथा 9 में निर्दिष्ट सिद्धान्तों और इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार किया जाएगा। इस प्रकार के निश्चय पर दोनों संविदाकारी पदों के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा।

2. यदि किसी संविदाकारी पदा द्वारा नामित विमान कम्पनी अपनी वहन क्षमता या फेरों की संख्या में वृद्धि करना चाहे तो उसका निश्चय पहले नामित विमान कम्पनियों आपस में कर लेंगी और इस पर वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा। वैमानिक प्राधिकारी इसका अनुमोदन सम्मिलित रूप से सम्मत और निश्चित यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं के आधार पर करेंगे। जब तक इस प्रकार का समझौता या करार न हो जाए तब तक पहले से ही लागू वहन क्षमता और फेरों की संख्या के अधिकार प्रभावी रहेंगे।

3. संविदाकारी पदों की नामित विमान कम्पनियों द्वारा निर्दिष्ट विमान सेवाओं का परिचालन वाणिज्यिक साफेदारी समझौता करके अथवा कोई ऐसा और समझौता करके किया जाएगा जिसके बारे में वे परस्पर सहमत हों। ऐसे परिचालन के वाणिज्यिक तथा दूसरे पहलुओं पर, सबसे पहले, नामित विमान कम्पनियों के बीच समझौता किया जाएगा और ऐसे समझौते पर संबंधित वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन प्राप्त किया जाएगा।

4. वहन दामता, फेरों की संख्या और विमान सेवा का स्वरूप अर्थात् वह दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग से गुजरने वाली है अथवा वहां समाप्त होने वाली है इत्यादि जिन बातों पर परस्पर निश्चय इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार किया जाएगा उनका निर्देश संविदाकारी पदाओं के वैमानिक प्राधिकारियों के बीच होने वाले पत्र-विनिमय में किया जाएगा ।

5. यदि किसी ऐसे विषय पर संविदाकारी पदाओं की नामित विमान कम्पनियां सहमत न हो पाएं जिस पर इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अन्तर्गत उनकी सहमति आवश्यक हो, तो संविदाकारी पदाओं के वैमानिक प्राधिकारी उस विषय में सहमत होने का प्रयास करेंगे ।

अनुच्छेद 11

प्रत्येक संविदाकारी पदा अपनी नामित विमान कम्पनी से दूसरे संविदाकारी पदा के वैमानिक प्राधिकारियों को विमान सेवा के प्रकार, उपयोग किये जाने वाले वायुयान के प्रकार, उड़ानों की अनुसूचियों, टैरिफ अनुसूचियों और सम्मत सेवाओं के परिचालन से संबंधित अन्य सभी संगत सूचनाओं को, जिनमें ऐसी सभी सूचनाएं शामिल होंगी जो वैमानिक प्राधिकारियों को इस बात की तसल्ली कराने के लिए आवश्यक हों कि प्रस्तुत करार की शर्तों का आवश्यक पालन हो रहा है, सम्मत सेवाओं के शुरू होने से पहले जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी भिजवायेगा । सम्मत सेवाओं से संबंधित किसी भी परिवर्तन पर इस अनुच्छेद की शर्तें इसी प्रकार लागू होंगी ।

अनुच्छेद 12

प्रत्येक संविदाकारी पदा के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पदा के वैमानिक प्राधिकारियों को अपनी विमान सेवाओं द्वारा प्रत्येक मास में दूसरे संविदाकारी पदा के भू-भाग को या भू-भाग से या भू-भाग से हो कर ले जाए गए यातायात संबंधी आंकड़े भेजना जिनमें खाना होने और पहुंचने के देशों तथा ऐसे यातायात के चढ़ने और उतरने के स्थानों से संबंधित आंकड़े रहेंगे । ऐसे आंकड़े मांग किए जाने पर शीघ्रातिशीघ्र भेज दिए जाएंगे ।

अनुच्छेद 13

1. उत्तरवर्ती पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" शब्द का आशय यात्रियों तथा सामान के वहन के लिए देय मूल्यों तथा उन शर्तों से है जिनके अन्तर्गत वे मूल्य लागू होते हैं जिनमें अभिकरण तथा अन्य सहायक सेवाओं के लिये कमीशन की दर तथा शर्तें सम्मिलित हैं परन्तु टाक के वहन के लिए पारिश्रमिक तथा शर्तें सम्मिलित नहीं हैं।
2. एक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग तक अथवा वहां से वहन के लिए चार्ज किए जाने वाले टैरिफ उचित स्तर पर निश्चित किए जाएंगे और इसके लिए परिचालन के व्यय, उचित लाभ तथा अन्य विमान कम्पनियों के टैरिफों सहित सभी सम्बद्ध तथ्यों का यथोचित ध्यान रखा जाएगा।
3. इस अनुच्छेद के पैरा 2 में निर्दिष्ट टैरिफों पर, यदि संभव हो, पूरे मार्ग पर अथवा उसके एक भाग पर परिचालन करने वाली अन्य विमान कम्पनियों के साथ परामर्श करके दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियों द्वारा एक समझौता किया जाएगा, और ऐसा समझौता, जहां कहीं संभव हो, टैरिफों का पता लगाने हेतु अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संगठन की प्रक्रियाओं का प्रयोग करके किया जाएगा।
4. इस प्रकार से सम्मत टैरिफों को जिस तारीख से लागू करना हो उससे कम से कम नवे (90) दिन पहले उन्हें दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिए भेजा जाना चाहिए। यदि वैमानिक प्राधिकारी सहमत हों तो यह अवधि विशेष मामलों में घटाई भी जा सकती है।
5. ऐसी सहमति तुरंत दी जानी चाहिए। यदि किसी भी वैमानिक प्राधिकारी ने, इस अनुच्छेद के पैरा 4 के अनुसार, टैरिफों के प्रस्तुत किये जाने की तारीख से तीस (30) दिन के अन्दर-अन्दर अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की, तो इन टैरिफों को स्वीकृत हुआ समझ लिया जाएगा। यदि टैरिफ प्रस्तुत किये जाने की अवधि को घटाया जाता है, जैसे कि पैरा 4 में व्यवस्था है, तो वैमानिक प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि, जिसके कि अन्दर-अन्दर अपनी अस्वीकृति की सूचना अवश्य दे दी जानी चाहिए, तीस (30) दिन से कम होगी।

6. यदि कोई टैरिफ इस अनुच्छेद के पैरा 3 के अनुसार तय न हो सके, अथवा इस अनुच्छेद के पैरा 5 के अनुसार लागू होने वाली अवधि के दौरान यदि एक वैमानिक प्राधिकारी दूसरे वैमानिक प्राधिकारी को इस अनुच्छेद के पैरा 3 के उपबन्धों के अनुसार सहमत टैरिफ के बारे में अपनी अस्वीकृति की सूचना दे देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी परस्पर सहमति द्वारा टैरिफ निर्धारित करने का प्रयत्न करेंगे ।

7. यदि वैमानिक प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा 4 के अधीन अपने सम्मुख रखे गए किसी टैरिफ का अनुमोदन करने में अथवा इस अनुच्छेद के पैरा 6 के अधीन कोई टैरिफ निश्चित करने में सहमत न हो सके तो विवाद का फैसला प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 18 के उपबन्धों के अनुसार किया जायेगा ।

8. इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार निश्चित किया गया टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक कि कोई नया टैरिफ निश्चित नहीं कर लिया जाता । तथापि, किसी टैरिफ को इस पैरे के बल पर उस तारीख के बाद बारह (12) महीने से अधिक तक जारी नहीं रखा जा सकेगा जिस तारीख को उसे अन्यथा समाप्त हो जाना चाहिए ।

अनुच्छेद 14

1. प्रत्येक नामित विमान कम्पनी को दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, पारस्परिक आधार पर अपने सामान्य अभिकर्ता नामित करने का अधिकार होगा और इसके अतिरिक्त प्रत्येक नामित विमान कम्पनी को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राष्ट्रीय कानूनों तथा विनियमों के अनुसार सम्मत सेवाओं का संधारण करने के लिए अपेक्षात सभी आवश्यक कर्मचारियों सहित अपने प्रतिनिधि भी रखने का अधिकार होगा ।

2. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के कर्मचारी, जिन्हें दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में नियुक्त किया गया है, पहले या दूसरे संविदाकारी पक्ष के ही राष्ट्रिक होंगे ।

अनुच्छेद 15

1. प्रत्येक संविदाकारी पदा दूसरे संविदाकारी पदा की नामित विमान कम्पनी को यह अधिकार देगा कि वह पहले संविदाकारी पदा के भू-भाग में अर्जित राशि में से खर्च के बाद बची हुई राशि को अपने मुख्य कार्यालय को भेज सके। किन्तु इस तरह के प्रेषण उस संविदाकारी पदा के विदेशी मुद्रा विनियमों के अनुसार किए जाएंगे जिसके भू-भाग में वह आय हुई है।

2. यदि दोनों संविदाकारी पदों के बीच भुगतानों के निपटारे की कोई विशेष व्यवस्था लागू हो तो ऊपर के पैरा (1) के अन्तर्गत निधियों के अन्तरण तथा इस करार के अन्तर्गत समस्त पारस्परिक लेखे-जोखे पर इसी व्यवस्था के उपबन्ध लागू होंगे।

अनुच्छेद 16

परस्पर घनिष्ठ सहयोग की भावना से, दोनों संविदाकारी पदों के वैमानिक प्राधिकारी प्रस्तुत करार तथा इसके अनुबन्ध के उपबन्धों के प्रवर्तन तथा सन्तोषप्रद अनुपालन के संबंध में नियमित रूप से विचारों का आदान-प्रदान करते रहेंगे।

अनुच्छेद 17

1. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पदा वर्तमान करार में कोई संशोधन करवाने के उद्देश्य से विचार-विमर्श का अनुरोध कर सकता है। यदि दोनों में से कोई भी संविदाकारी पदा यह समझे कि अनुच्छेद 16 के आशय के अनुसार विचार-विनिमय में सफलता नहीं मिली तो वर्तमान करार के अर्थ-निर्वचन या उसे लागू करने से संबंधित मामलों पर भी विचार-विमर्श का अनुरोध किया जा सकता है। इस प्रकार का विचार-विमर्श अनुरोध की तारीख से साठ दिन के भीतर आरम्भ कर दिया जायेगा। इस प्रकार के विचार-विमर्श के परिणामस्वरूप प्रस्तुत करार में किया गया संशोधन तभी प्रभावी होगा जब कि आवश्यक संगत सांविधानिक कार्रवाइयां पूरी हो जाएं और जब पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पुष्टि कर दी जाए।

2. दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी अनुबन्ध में कोई भी संशोधन करने पर सहमत हो सकते हैं जोकि उसी समय लागू होगा जब दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा उसकी पुष्टि हो जाएगी ।

अनुच्छेद 18

यदि प्रस्तुत करार के अर्थ-निर्वचन अथवा लागू किये जाने के संबंध में कोई भी विवाद हो तो पहले दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी परस्पर वार्ता द्वारा उसका फैसला करने का प्रयत्न करेंगे, जिसके असफल होने पर विवाद को फैसले के लिए दोनों संविदाकारी पक्षों के सुपुर्दे किया जाएगा ।

अनुच्छेद 19

अभिसमय के उपबन्ध, जहां तक कि वे प्रस्तुत करार के अन्तर्गत स्थापित की गई विमान सेवाओं के बारे में लागू होते हैं, अपने वर्तमान रूप में संविदाकारी पक्षों के बीच करार की अवधि में करार के अभिन्न अंग के रूप में तब तक लागू रहेंगे जब तक कि दोनों संविदाकारी पक्ष अभिसमय के किसी ऐसे संशोधन का अनुसमर्थन न कर दें जो विधिवत् लागू कर दिया गया हो और तब ऐसी स्थिति में अभिसमय अपने संशोधित रूप में प्रस्तुत करार की अवधि में लागू रहेगा ।

अनुच्छेद 20

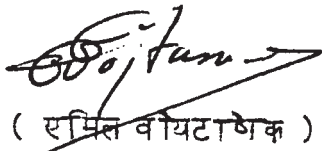
1. प्रस्तुत करार का अनुबन्ध करार का ही अंग माना जाएगा और सिवाय उस स्थिति के जिसमें अन्यथा स्पष्टतः उपबंधित कर लिया गया हो करार के संबंध में जो भी उल्लेख किए जाएंगे उनमें अनुबन्ध का उल्लेख भी सम्मिलित होगा ।

2. प्रस्तुत करार संविदाकारी पक्षों के विधिवत् प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाने की तारीख को लागू हो जाएगा ।

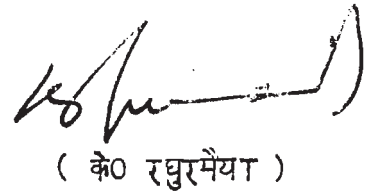
अनुच्छेद 21

कोई भी संविदाकारी पदा दूसरे संविदाकारी पदा को किसी भी समय यह लिखित नोटिस दे सकता है कि वह वर्तमान क़रार को समाप्त करना चाहता है। इस प्रकार का नोटिस साथ ही साथ अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जायेगा। यदि इस प्रकार का नोटिस दिया जाए तो क़रार को समाप्त करने का नोटिस जिस तारीख को दूसरे संविदाकारी पदा को प्राप्त हो उसके बारह महीने बाद वर्तमान क़रार समाप्त हो जाएगा। यदि इस अवधि के समाप्त होने से पहले ही परस्पर सहमति से नोटिस वापस ले लिया जाए, तो यह क़रार समाप्त नहीं होगा। यदि दूसरे संविदाकारी पदा से प्राप्ति-सूचना न मिले, तो अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को यह नोटिस मिलने के चौदह दिनों बाद वह उस पदा को भी मिल गया मान लिया जाएगा।

आज दिनांक 25 जनवरी, 1977 को नई दिल्ली में अंग्रेजी भाषा में दो मूल प्रतियों पर तथा पोलिश और हिन्दी भाषाओं में से प्रत्येक में दो-दो प्रतियों पर हस्ताक्षर किए गए। ये सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। यदि अर्थ-निर्वचन के संबंध में कोई मतभेद हो तो अंग्रेजी पाठ ही प्रभावी माना जाएगा।


(रमिता वीयटाणक)

कृते पोलैंड लोक गणराज्य की सरकार


(के० रघुरमैया)

कृते भारत गणराज्य की सरकार

अनुबन्ध

मार्ग अनुसूची

खण्ड 1

वे मार्ग जिन पर पोलैंड लोक गणराज्य की सरकार द्वारा नामित विमान कम्पनी दोनों दिशाओं में परिचालन करेगी :

मार्ग	उद्गम स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	आगे के स्थान
1.	पोलैंड के स्थान	एथेंस, दमिश्क, बग़दाद, अमन, इस्तम्बूल, साइप्रस में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।	बम्बई अथवा दिल्ली	बैकाक, मनी ला, सैगोन हनोई, हांगकांग में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।
2.	पोलैंड के स्थान	एथेंस, दमिश्क, बग़दाद, अमन, केरत, इस्तम्बूल, तेहरान, साइप्रस में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।	कलकत्ता	बैकाक, मनी ला, हांगकांग, सैगोन, हनोई, सिंगापुर में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।

1. पोलैंड लोक गणराज्य की नामित विमान कम्पनी, किसी एक अथवा सभी उड़ानों पर, किसी भी स्थान को छोड़ सकती है ।
2. उपर्युक्त स्थानों के लिए विनिर्दिष्ट क्रम में ही सेवारत परिचालित करना आवश्यक नहीं है ।

खण्ड 2

वे मार्ग जिन पर भारत सरकार द्वारा नामित विमान कम्पनी
दोनों दिशाओं में परिचालन करेगी :

<u>मार्ग</u>	<u>उद्गम स्थान</u>	<u>मध्यवर्ती स्थान</u>	<u>पोलैंड में स्थान</u>	<u>आगे के स्थान</u>
1.	भारत के स्थान	बेहूत, काहिरा, बग़दाद, कुवैत, दुबाई, तेहरान में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।	वारसा अथवा गेडान्स्क	रोम, कोपनहेगन, फ्रैंकफर्ट, एमस्टर्डम, पैरिस में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।
2.	भारत के स्थान	बेहूत, काहिरा, बग़दाद, कुवैत, तेहरान, दुबाई, बहरीन, दाहरान में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।	वारसा अथवा गेडान्स्क	रोम, कोपनहेगन, फ्रैंकफर्ट, एमस्टर्डम, पैरिस, लन्दन में से चुने जाने वाले कोई दो स्थान ।

1. भारत की नामित विमान कम्पनी, किसी एक अथवा सभी उड़ानों पर, किसी भी स्थान को छोड़ सकती है ।
2. उपर्युक्त स्थानों के लिए विनिर्दिष्ट क्रम में ही सेवारत परिचालित करना आवश्यक नहीं है ।

A G R E E M E N T

BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
INDIA RELATING TO AIR SERVICES

The Government of the Polish People's Republic and the Government of the Republic of India, hereinafter described as the "Contracting Parties",

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation /hereinafter referred to as "the Convention"/ opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944,

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

HAVE AGREED as follows :-

ARTICLE I

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires: -

- /a/ the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of Polish People's Republic, the Minister for Transport, and in the case of India, the Director General of Civil Aviation, and in both cases any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Minister for Transport or by the said Director General;

/b/ the term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article IV of the present Agreement;

/c/ the terms "territory", "air services", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

ARTICLE II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the route specified in the Annex thereto /hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes"/. The agreed services may be inaugurated at any time after the provisions of Article IV have been complied with.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline 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 a specified route, to make stops in the territory of the

other Contracting Party at the point specified for that route in the Annex to the present Agreement, for the purpose of putting down or taking on international traffic in passengers, cargo and mail, originating in or destined for the territory of the first Contracting Party or of a third country.

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

ARTICLE III

1. The laws, regulations and instructions of one Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws, regulations and instructions of one Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo transported on board aircraft and in particular those regarding passports, customs, emigration, immigration, public security, sanitary control and currency regulations shall be applied to passengers, crews, mail and cargo of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party upon entrance into, or departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE IV

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services in accordance with the Annex to this Agreement.

2. On receipt of the designation, the Contracting Party shall, through its own aeronautical authorities and subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorisation.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the 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 by them to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or to withhold the grant to the airline of the rights specified in paragraph 2 of Article II of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country or the Government

or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airlines, have also

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

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of Article X, paragraph 3, Articles XI and XIII have been complied with.

ARTICLE V

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke the operating authorisation or impose such appropriate conditions as it may deem necessary in case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Contracting Party, or in case, in the judgement of the former Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with the present Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph 4 of Article IV are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article XVII

of the present Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws, regulations or provisions of the present Agreement.

ARTICLE VI

The charges imposed in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by the aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

ARTICLE VII

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

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

/a/ aircraft stores taken or stored in the territory of either Contracting Party, within

limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party.

/b/ Spare parts and regular equipment entered into the territory of either Contracting Party for incorporation in or use on the aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party.

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

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

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under

the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

ARTICLE VIII

The designated airline of each Contracting Party shall, in all respects, enjoy fair and equal opportunity for the carriage of international traffic between and beyond the territories of the two Contracting Parties.

ARTICLE IX

In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed air services, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

ARTICLE X

1. The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service, that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party shall be agreed between designated airlines in accordance with the principles laid down in Articles VIII and IX and the provisions of this Article. Such agreement shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
2. Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of

either Contracting Party shall be agreed, in the first instance, between the designated airlines and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the two Parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

3. The specified air services shall be operated by the designated airlines of the Contracting Parties in a commercial partnership arrangement or such other arrangement between them as may be mutually agreed. The commercial and other aspects of such operation shall, in the first instance, be agreed between the designated airlines and such agreement shall be subject to the approval of the respective aeronautical authorities.

4. The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service, that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party as agreed to in accordance with the provisions of this Article shall be specified in an exchange of letters between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement thereon.

ARTICLE XI

Each Contracting Party shall cause its designated airline to communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, prior to the inauguration of the agreed services, the type of service, the type of aircraft to be used, the flight schedules, tariff schedules, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of the present Agreement are being duly observed. The requirements of this Article shall likewise apply to any changes concerning the agreed services.

ARTICLE XII

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on their air services to or from or through the territory of the other Contracting Party showing the countries of origin and destination and the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as early as possible.

ARTICLE XIII

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

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

3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

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

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

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article, or if, during the period applicable

in accordance with paragraph 5 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

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

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

ARTICLE XIV

1. Each designated airline shall have the right to designate reciprocally General Agents in the territory of the other Contracting Party and moreover each designated airline shall have the right to station representatives with all necessary personnel required for maintaining of agreed services in accordance with national laws and regulations of the other Contracting Party.

2. Personnel of the designated airline of one Contracting Party employed on the territory of the other Contracting Party shall be nationals of one or other Contracting Party.

ARTICLE XV

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

2. 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 hereabove and to all mutual accounts under this Agreement.

ARTICLE XVI

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and satisfactory compliance with the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

ARTICLE XVII

1. Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of initiating any amendments to the present Agreement. Consultations may also be required on matters concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning

of Article XVI has been without success. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of the present Agreement as a result of such consultations shall come into effect after the respective constitutional requirements have been fulfilled and when it has been confirmed by an exchange of letters.

2. The aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any amendments to the Annex which shall come into force when confirmed by an exchange of letters between the Contracting Parties.

ARTICLE XVIII

If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present 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 XIX

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

ARTICLE XX


1. The Annex attached to the present Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.
2. The present Agreement shall come into effect on the date of signature by the duly authorised representatives of the Contracting Parties.

ARTICLE XXI

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

DONE at New Delhi, this 25 day of January, 1977 in two originals, in the English language, two each in the Polish and Hindi languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.


For the Government of
the Polish People's Republic


For the Government of
the Republic of India

A N N E X
R O U T E S C H E D U L E

SECTION - I

Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the Polish People's Republic.

<u>Route</u>	<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Point in India</u>	<u>Points beyond</u>
1.	Points in Poland	Any two points to be selected from: Athens, Damascus, Baghdad, Amman, Istanbul, Cyprus	Bombay or Delhi	Any two points to be selected from: Bangkok, Manila, Saigon, Hanoi, Hongkong.
2.	Points in Poland	Any two points to be selected from: Athens, Damascus, Baghdad, Amman, Beirut, Istanbul, Teheran, Cyprus.	Calcutta	Any two points to be selected from: Bangkok, Manila, Hongkong, Saigon, Hanoi, Singapore.

1. The designated airline of the Polish People's Republic may, on any or all flights, omit calling at any points.
2. The points above need not be served in the order specified.

SECTION - II

Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of India.

<u>Route</u>	<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Point in Poland</u>	<u>Points beyond</u>
1.	Points in India	Any two points to be selected from: Beirut, Cairo, Baghdad, Kuwait, Dubai, Teheran	Warsaw or GDANSK	Any two points to be selected from: Rome, Copenhagen, Frankfurt, Amsterdam, Paris.

<u>Route</u>	<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Point in Poland</u>	<u>Points beyond</u>
2.	Points in India	Any two points to be selected from: Beirut, Cairo, Baghdad, Kuwait, Teheran, Dubai, Bahrain, Dhahran	Warsaw or GDANSK	Any two points to be selected from: Rome, Copenhagen, Frankfurt, Amsterdam, Paris, London.

1. The designated airline of India may, on any or all flights, omit calling at any points.
2. The points above need not be served in the order specified.