

MS. PR
PI. SPK
VG
21.6.07

AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF INDIA
AND THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES

India Australia Air Services Agreement

Index to Agreement

Preamble

1. Definitions
2. Designation, Authorisation and Revocation
3. Grant of Rights
4. Application of Laws
5. Safety
6. Aviation Security
7. User Charges
8. Provision of Operating Information
9. Statistics
10. Customs Duties and Other Charges
11. Tariffs
12. Capacity
13. Commercial Opportunities
14. Intermodal Services
15. Competition
16. Consultations
17. Amendment of Agreement
18. Settlement of Disputes
19. Termination
20. Entry into Force

ANNEX – Route Schedule

AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF INDIA
AND THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES

The Government of India and the Government of Australia (hereinafter called "the Parties");

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services and promote traffic between the countries;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows;

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) "Aeronautical authorities" means for each Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Party to the other Party;
- (b) "Agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, subparagraph 1 (c);
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (d) "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "Airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;

- (f) "Capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measure in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94 (a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreements;
- (i) "Ground-handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- (j) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- (k) "Intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (l) "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (m) "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- (n) "Operating airline" means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation;
- (o) "Slot" means the right to schedule an aircraft movement at an airport;
- (p) "Tariffs" means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (q) "Territory" and Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention; and
- (r) "User charges" means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Party shall have the right to designate, as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorised to conduct international air transportation. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, subparagraphs 1 (a) and 1 (b).
2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:
 - (a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
 - (b) the Government or nationals of the territory of the Party have the ownership of the major part of the equity of the airline;
 - (c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
 - (d) the airline holds the necessary operating permits; and
 - (e) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 5 (safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
4. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 2 (b) to 2 (d) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 5 (Safety) or Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

ARTICLE 3
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) the rights for designated airlines, to operate services on the route specified in the Annex and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, hereinafter called the "agreed services"; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation.

3. The provisions of this Agreement shall also be applicable to non-scheduled international air transportation performed by the airlines of each Party, including airlines not designated under Article 2, except with respect to the following: Article 2, Article 3 sub-paragraph 1 (c), Article 10, Article 11 and the Annex.

ARTICLE 4
Application of Laws

1. While entering within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, immigration requirements, or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 5

Safety

1. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation safety provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that designated airlines act in conformity with such aviation safety provisions.
2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
3. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 2 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
4. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.
5. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty days of that request.
6. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. The purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at the time pursuant to the Convention.
7. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.
8. Any action by one Party in accordance with paragraph 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 6

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The 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 security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; 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. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give positive consideration to any request from the other 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 7

User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the airlines only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.

2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on Party's own airlines operating similar international services.

3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1-2 of this Article.

4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 8

Provision of Operating Information

1. The aeronautical authorities of each Party may require the designated airline(s) of the other Party to file for their consideration and approval, at least 30 days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules. Similar information shall also be supplied at least 30 days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.
2. The designated airline(s) shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Party that the requirements to this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 9

Statistics

1. The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month but not later than 30 days following the month to which they relate.
2. The aeronautical authorities of each Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Party for a period, not exceeding one IATA traffic season, as specified in the request.

ARTICLE 10

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the airline of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.

2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to an airline of one Party in the territory of the other Party:

(i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);

(ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and

(iii) spare parts including engines.

(b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.

4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Party.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or airlines of one Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Party.

6. The exercise of rights under this Article 10 is subject to applicable domestic rules and regulations of each Party. In implementing domestic rules and regulations that affect the exercise of rights under this Article 10, each Party shall ensure that it accords to the airline of the other Party treatment no less favourable than it accords to its own airlines and to airlines of a non-Party.

ARTICLE 11

Tariffs

1. Each Party shall allow each airline to determine its own tariffs for the transportation of traffic.
2. Unless required by national laws and regulations, tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party.
3. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Party.

ARTICLE 12

Capacity

1. The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. In the operation of the agreed services, the capacity which may be provided by the designated airlines of each Party shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of such services by the airlines concerned and from time to time thereafter.

ARTICLE 13

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:
 - (a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
 - (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or Intermediaries, using its own transportation documents; and
 - (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.

2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.

3. (a) The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies.

(b) Subject to domestic rules and regulations of the other Party, each airline:

(i) may convert their funds into any freely convertible currency,

(ii) may transfer their funds from the territory of the other Party at will, and

(iii) may convert and transfer funds obtained in the ordinary course of their operations at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer. Such conversion or transfer shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

(c) In implementing domestic rules and regulations that affect the exercise of rights under this Article 13.3, each Party shall ensure that it accords to the airline of the other Party treatment no less favourable than it accords to its own airlines and to airlines of a non-Party.

4. The airlines of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. (a) In operating or holding out international air transportation the airlines of each Party shall have the right, over all or any part of their route in the Annex to enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements, as the marketing and/or operating airline, with any other airline, including airlines of the same Party and of third parties.

(b) Unless otherwise mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties, the volume of capacity or service frequencies which may be held out and sold by the designated airline(s) of each Party, when code sharing as the marketing airline, except for code sharing with third party airlines, shall not be subject to limitations under this Agreement.

- (c) The airlines participating in such arrangements must hold the appropriate authority or authorities to conduct international air transportation on the routes or segments concerned.
- (d) In case of arrangements involving an airline of a third country, such third country code share rights should have already been exchanged between the other Party and the third country concerned.
- (e) The airlines of each Party shall, when holding out international air transportation for sale, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will be the operating airline on each sector of the journey and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
- (f) The airlines of each Party may market code share services on domestic flights operated within the territory of the other Party provided that such services form part of a through international journey.

6. The airlines of each Party shall have the right to perform their own ground-handling in the territory of the other Party, or contract with a competing agent of their choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude a airline from performing its own ground-handling or with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that airline on a basis of equality with all other airlines.

7. The airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft dry-leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft meet the applicable operating and safety standards and requirements.

8. The aeronautical authorities agreed to give favourable consideration to the designated airlines of each Party conducting international air transportation using aircraft and crew leased from any company, including other airlines, provided that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements of the Parties.

9. The Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the airlines of each Party must have the opportunity to use facilities and services provided by airports in the territory of the other Party on a non-discriminatory basis.

10. In respect of the allocation and grant of time slots (slots) to airlines at their national airports, each party will:

- (a) in accordance with local slot allocation rules, procedures or practices which are in effect or otherwise permitted, ensure that the airlines of the other Party:

(i) are permitted fair and equal opportunity to secure slots; and

(ii) are afforded no less favourable treatment than any other airline in securing slots; and

(b) ensure that in the event of any arrangement, procedure or practice which is either established with any third party in relation to the grant of slots to the airlines of that party or is otherwise permitted for a particular foreign international airline or airlines, such opportunities are extended to the airlines of the other Party.

11. The terms of paragraph 10 of this Article will be subject to the provisions of any laws or regulations introduced by the Parties for the allocation of slots at their national airports.

ARTICLE 14

Intermodal Services

1. The designated airlines of each Party shall be permitted to employ, in connection with international air transport, any surface transport to or from any points in the territories of the Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers. Such Intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 15

Competition

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreement between airlines from the application of its domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.

2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that the airlines of either Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultations between the aeronautical authorities shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:

(a) coordinate their actions with the relevant authorities;

(b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and

(c) take into account the views of the other Party and the other Party's obligations under other international agreements.

4. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 3 above, this Article does not preclude action by the competition authorities of either Party.

ARTICLE 16

Consultations

1. Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Subject to Articles 5 (Safety) and 6 (Aviation Security), such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date on which the other Party receives a written request.

ARTICLE 17

Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Parties.

2. Any such amendment or revision shall enter into force when the Parties have noticed each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.

3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention.

ARTICLE 18

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement or of its Annex, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.
2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation:
 - (a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or some other person or body appointed by agreement between them;
or
 - (b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal they cannot reach agreement as to its composition, either Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it established within the International Civil Aviation Organisation.
3. The Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendation made, under paragraph 2 of this Article.
4. If and so long as either Party or a designated airline of either Party fails to comply with the requirement of paragraph 3 of this Article, the other Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement and its Annex.

ARTICLE 19

Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.
2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination of the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

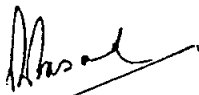
ARTICLE 20

Entry into Force

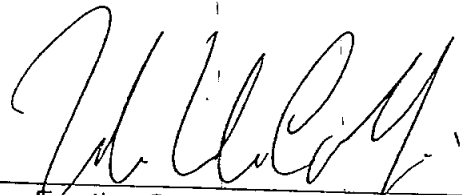
This Agreement shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE atthis 6 day of MARCH, 2006.....in two originals each in Hindi and English with both the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.



For the Government of India



For the Government of Australia

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of India:

<u>Points in India</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Australia</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Route for the designated airlines of Australia:

<u>Points in Australia</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in India</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airlines of each Party may at their option omit points on any of the above routes provided that, with the exception of all-cargo services, the services commence or terminate in the territory in which the airline concerned has its principal place of business.
2. The intermediate points, beyond points and points of call in India and Australia on the above routes, and the traffic rights which may be exercised at such points by the designated airlines, shall be jointly determined between the aeronautical authorities from time to time.

वायु सेवाओं के संबंध

भारत सरकार तथा आस्ट्रेलिया सरकार

के मध्य करार

भारत आस्ट्रेलिया वायु सेवा करार
करार का परिशिष्ट

- प्रस्तावना
1. परिभाषा
 2. नामित करना, प्राधिकार तथा प्रतिसंहरण
 3. अधिकारों की मंजूरी
 4. कानूनों की प्रयोज्यता
 5. संरक्षा
 6. विमान सुरक्षा
 7. उपभोक्ता प्रभार
 8. प्रचालन सूचना का प्रावधान
 9. आंकड़े
 10. सीमा शुल्क एवं अन्य प्रभार
 11. टैरिफ
 12. क्षमता
 13. वाणिज्यिक अवसर
 14. इंटरमोडल सेवाएं
 15. प्रतियोगिता
 16. परामर्श
 17. करार में संशोधन
 18. विवादों का निपटान
 19. समाप्त करना
 20. प्रवर्तन में आना

अनुबंध - मार्ग अनुसूची

भारत सरकार
तथा
आस्ट्रेलिया सरकार के बीच
विमान सेवाओं के संबंध
में करार

भारत सरकार तथा आस्ट्रेलिया सरकार जिन्हें एतदपश्चात् संविदाकारी 'पक्ष' कहा गया है;

जो 07 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष है;

जो एयरलाइनों के बीच प्रतिस्पर्धा के आधार पर एक अंतरराष्ट्रीय विमान प्रणाली को प्रोत्साहित करने तथा बेहतर और प्रतिस्पर्धी सेवाओं के कार्यान्वयन के विकास, दोनों देशों के बीच यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए एयरलाइनों को प्रोत्साहन करने के इच्छुक है;

जो अन्तरराष्ट्रीय विमान परिवहन में संरक्षा और सुरक्षा के उच्चतम स्तर को सुनिश्चित तथा विमान की सुरक्षा के विरुद्ध धमकी के कार्रवाई के बारे में चिंता करते हुए जिससे व्यक्तियों अथवा सम्पत्तियों के सुरक्षा प्रभावित होती हो जिससे विमान परिवहन के प्रचालन प्रतिकूल रूप से प्रभावित होते हों, तथा जिससे जनता के मन में नागर विमानन की सुरक्षा के प्रति विश्वास में कमी आती हो;

निम्न प्रकार से सहमत हुए हैं :-

अनुच्छेद-1
परिभाषा

इस करार के प्रयोजनार्थ, जहाँ पाठ में अन्यथा अपेक्षा नहीं की गई है-

- (क) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के लिए "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय उस प्राधिकारी अथवा प्राधिकारियों से है जो एक संविदाकारी पक्ष द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष को समय-समय पर लिखित रूप से अधिसूचित किया हो;
- (ख) "सहमत सेवाओं" का आशय यातायात को चढ़ाने और उतारने से है जैसा कि अनुच्छेद-3 उप पैराग्राफ 1(ग) में परिभाषित किया गया है;

- (ग) इस करार का आशय "करार", इसके अनुबंध तथा इसमें किया गया कोई भी संशोधन से है;
- (घ) "विमान परिवहन" से आशय, पारिश्रमिक अथवा किराए के लिए विमान से यात्रियों, सामान, कार्गो और डाक के सार्वजनिक वहन को अलग से अथवा संयुक्त रूप से करने से है;
- (ङ) "एयरलाइन" से आशय, कोई भी विमान परिवहन से है जो विमान परिवहन का प्रचालन अथवा मार्केटिंग में लगी हो;
- (च) "क्षमता" का आशय, इस करार के अधीन प्रदान की सेवाओं की गई संख्या से है जिसे सामान्यतया उड़ानों की संख्या (आवृत्तियां) अथवा सीटों अथवा कार्गो के टनों से है जिसे मार्केट (शहर-शहर, अथवा देश से देश) अथवा एक विशिष्ट अवधि के दौरान एक मार्ग पर जैसे दैनिक, साप्ताहिक मौसमानुसार अथवा वार्षिक पर है;
- (छ) "अभिसमय" पद का आशय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है जिसमें निम्नलिखित सम्मिलित है:-

- (i) कोई भी अनुबंध अथवा कोई भी संशोधन, जिसे दोनों पक्षों के लिए लागू किए जाने वाले किसी समय पर इस प्रकार के अनुबंध अथवा संशोधन के लिए अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अधीन अपनाया गया है; और
- (ii) कोई भी सेवा संशोधन जिसे अभिसमय के अनुच्छेद 94 (क) के अधीन लागू किया गया है तथा जिसका अनुसमर्थन दोनों पक्षों ने कर दिया हो;

- (ज) "नामित विमान कम्पनी" का आशय एक ऐसी विमानकम्पनी अथवा विमान कम्पनियों से है जिसे इस करार के अनुच्छेद-दो (नामन, प्राधिकार और प्रतिस्तरण) के अनुसार नामित और प्राधिकृत किया हो;
- (झ) "ग्राउण्ड हैंडलिंग" सम्मिलित है परन्तु इसमें यात्रियों, कार्गो तथा सामान हैंडलिंग तक सीमित नहीं है तथा खान-पान सुविधाओं का प्रावधान और/अथवा सेवाएं;
- (य) "इकाओ" का आशय अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन से है;
- (र) "इन्टरमौडल विमान परिवहन" का आशय विमान और यात्रियों, सामान, कार्गो तथा डाक के परिवहन के एक अथवा अधिक भू-माध्यम से सार्वजनिक वहन, अलग से अथवा संयुक्त रूप से पारिश्रमिक अथवा किराए से है;
- (ल) "अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन" का आशय उस विमान परिवहन से है जो एक देश से अधिक देशों के राज्यक्षेत्र के हवाई क्षेत्र से होकर गुजरती है;

- (व) “मार्केटिंग एयरलाइन” का आशय उस एयरलाइन से है जो दूसरे कोडशेयरिंग के माध्यम से अन्य एयरलाइन द्वारा प्रचालित एक विमान से दूसरे विमान में परिवहन ऑफर करती है;
- (श) “प्रचालन करने वाली एयरलाइन” का आशय एक ऐसी एयरलाइन से है जो एक विमान का प्रचालन विमान प्रचालन के लिए प्रचालन करती है;
- (ओ) “स्लाट” का आशय किसी हवाईअड्डे पर एक विमान की आवाजाही के लिए अनुसूची निर्धारित करना है;
- (पी) “टैरिफ” का आशय अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन में यात्रियों (और उनके सामान) के वहन के लिए मूल्य, किराया दर अथवा प्रभार से है और/अथवा कारगो (डाक रहित) से है जिसमें एक इन्द्रा अथवा इन्टरलाइन आधार पर परिवहन पर एयरलाइनों द्वारा प्रभार से है। इसमें इस प्रकार के मूल्य किराये, दरें अथवा प्रभार की उपलब्धता वाली शर्तें भी शामिल हैं;
- (क्यू) “राज्य क्षेत्र और गैर यातायात प्रयोजनों के लिए रूकना” का आशय क्रमशः वही है जो इनके लिए अभिसमय के अनुच्छेद दो तथा 96 में दिया गया है;
- (आर) “उपभोक्ता प्रभार” का आशय एयरलाइन द्वारा एक ऐसी सेवा प्रदान करने के लिए है जो हवाई अड्डा हवाईअड्डा-परिवेश, विमान दिक्चालन और विमानन सुरक्षा सुविधाओं के लिए है।

अनुच्छेद-2

नामित करना, प्राधिकार तथा प्रतिसंहरण

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को इस करार के साथ इसके अनुसार अंतरराष्ट्रीय विमानपरिवहन के लिए कितनी भी संख्या में विमान कम्पनियों को नामित कर सकती है जितनी वह आवश्यक समझे तथा इस प्रकार के मामले को वापस ले सके अथवा फेर-बदल कर सके। इस प्रकार के नामित करने की जानकारी राजनयिक माध्यम से लिखित रूप से अन्य संविदाकारी पक्ष को दी जाएगी तथा यह पहचान की जाएगी कि क्या एयरलाइन अन्तरराष्ट्रीय विमान परिवहन के लिए प्राधिकृत है। इस प्रकार के नामित इन एयरलाइनों के लिए अपेक्षित नहीं होगा जो अनुच्छेद-तीन उप-पैरा 1 (क) और 1 (ख) में इसके लिए अधिकारों का निर्वाह कर रही है।
2. विमान के प्रचालन और दिक्चालन के संबंध में प्रचालन प्राधिकार तथा तकनीकी अनुमति के लिए निर्धारित रूप में तरीके से एक नामित विमान कम्पनी से नामित करने तथा आवेदन प्राप्त होने पर, दूसरा संविदाकारी पक्ष बिना देरी के उपयुक्त प्राधिकार प्रदान करेंगे, बशर्तकि :-

- (क) एयरलाइन का नामित कर दिया गया है तथा इसके कारोबार का प्रधान कार्यालय एयरलाइन को नामित करने वाले पक्ष के राज्यक्षेत्र में हो;
- (ख) एक पक्ष के राज्यक्षेत्र के राष्ट्रिकों अथवा सरकार के पास एयरलाइन की ईक्विटी के अधिकांश भाग का स्वामित्व हो;
- (ग) अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप आवेदन अथवा आवेदनों पर विचार करने वाले पक्ष द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन के प्रचालन के संबंधमें सामान्यतया और उपयुक्त रूप से कानूनों, विनियमों के अधीन निर्धारित शर्तों को पूरा करने में एयरलाइन अर्हता प्राप्त हो;
- (घ) एयरलाइन के पास आवश्यक प्रचालन परिमित हो; और
- (ङ) एयरलाइन को नामित करने वाले पक्ष इस करार के अनुच्छेद पाँच (संरक्षा) तथा अनुच्छेद छः (विमानन सुरक्षा) में निर्धारित मानकों का अनुरक्षण तथा प्रशासनिक कर्वाई करता हो।

3. जब कोई विमानकम्पनी इस प्रकार से नामित तथा प्राधिकृत हो जाती है तब यह अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं का प्रचालन आरंभ कर सकती है बशर्ते कि एयरलाइन इस करार के लागू प्रावधानों का अनुपालन करती हो।

4. दोनों संविदाकारी पक्षों में से कोई भी पक्ष किसी भी समय अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति को रोक सकने, प्रतिसंहत, निलम्बन अथवा प्रतिबंध लगा सकती है, यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ दो में निर्दिष्ट शर्तों को पूरा नहीं करती अथवा यदि एयरलाइन अन्य तथा इस करार के अधीन निर्धारित शर्तों के अनुसार प्रचालन करने में असफल रहती है।

5. जब तक इस अनुच्छेद के उप पैराग्राफ 2 (ख) से (घ) के साथ और आगे अतिलंघन को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करना आवश्यक न हो, इस करार के पैराग्राफ 4 द्वारा स्थापित अधिकारों का निर्वाह अन्य संविदाकारी पक्ष के साथ विचार-विमर्श के बाद ही किया जाएगा।

6. इस अनुच्छेद में ऐसा कोई प्रतिबंध अंतर्निहित नहीं है जिसमें दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष, इस करार के अनुच्छेद-पाँच (संरक्षा) अथवा अनुच्छेद छः (विमान सुरक्षा) के प्रावधानों के अनुसार अन्य संविदाकारी पक्ष की किसी एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर रोक प्रतिसंशरण सीमा अथवा अन्य शर्तें लगा सके।

अनुच्छेद - 3
अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक पक्ष, दूसरे पक्ष को अपनी अनुसूचित अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं के संबंध में निम्नलिखित अधिकार प्रदान करेगा:-

- (क) बिना अवतरण किये इसके राज्य क्षेत्र के उपर उड़ान भरने का अधिकार;
- (ख) गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए इसके राज्य क्षेत्र में रुकने का अधिकार;
- (ग) नामित विमान कम्पनियों के लिए अधिकार, अनुबन्ध में विनिर्दिष्ट मार्गों पर सेवाएं प्रचालित करने, तथा बोर्ड पर लिये गये प्रयोजनों के लिए इसके राज्य क्षेत्र में रुकने के व्यवस्था करने तथा यात्रियों, कार्गो तथा डाकसेवा का निपटान करने, इस प्रकार की सेवाओं तथा मार्गों को तत्पश्चात "सहमत सेवाएं" कहा जायेगा; तथा
- (घ) वे अधिकार जिन्हें इस करार में अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया है।

2. किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक पक्ष की नामित विमान कम्पनी को दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में उस दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में स्थित किसी दूसरे स्थल तक अवतरण नियत कर दिए जाने और पारिश्रमिक अथवा किराए पर वाहित यात्रियों, उनके बैगेज, कार्गो तथा डाक को विमान में चढ़ाने का विशेषाधिकार मिल गया है।

3. इस करार के प्रावधान प्रत्येक पक्ष की विमान कम्पनियों द्वारा संचालित गैर अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं, के साथ-साथ वे एयरलाइन जो अनुच्छेद-2 के अधीन नामित नहीं है, निम्नलिखित अनुच्छेद 2, अनुच्छेद-3 उप पैरा 1 (ग), अनुच्छेद 10, अनुच्छेद-11 तथा अनुबन्ध को छोड़कर, पर भी लागू होंगे।

अनुच्छेद - 4
कानूनों की प्रयोज्यता

1. एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश, इसके भीतर अथवा प्रस्थान करते समय विमान के प्रचालन तथा दिक्चालन से संबंधित इसके कानून तथा विनियम का अनुपालन दूसरे पक्ष द्वारा किया जायेगा।
2. एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश, इसके अन्दर रहने तथा प्रस्थान करते समय, इसके राज्य क्षेत्र से यात्रियों, कर्मीदल अथवा विमान में कार्गो (प्रवेश, क्लीयरेंस, विमान की सुरक्षा, आब्रजन, पासपोर्ट, अग्रिम यात्री सूचना, सीमा शुल्क और संगरोध अथवा डाक के संबंध में डाक विनियम सहित) प्रवेश करने वाले अथवा प्रस्थान करने वाले से संबंधित इसके कानून और विनियमों का अनुपालन दूसरे पक्ष की एयरलाइनों के ऐसे यात्रियों, कर्मीदल अथवा कार्गो द्वारा अथवा उनकी ओर से तदनुरूप अनुपालन सुनिश्चित किया जायेगा।
3. दोनों में से कोई भी पक्ष अपने प्रवेश क्लीयरेंस, विमानन सुरक्षा, आब्रजन, पासपोर्ट, अग्रिम यात्री सूचना, सीमा-शुल्क तथा संगरोध, पोस्टल तथा ऐसे ही विनियमों के संबंध में इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत दूसरे पक्ष की विमान कम्पनी की तुलना में अपनी स्वयं की अथवा किसी अन्य विमान कम्पनी को तरजीह नहीं देगा।
4. दोनों में से कोई भी पक्ष के राज्य क्षेत्र में सीधे पारगमन करने वाले यात्रियों, बेगेजेज तथा कार्गो तथा इस प्रयोजन के लिए आरक्षित हवाई अड्डे के क्षेत्र को न छोड़ते हुए विमान सुरक्षा, नारकोटिक्स नियंत्रण, आब्रजन आवश्यकताओं या विशेष परिस्थितियों के कारणों के अतिरिक्त किसी भी जांच से नहीं गुजरेंगे। सीधे पारगमन वाला सामान और कार्गो सीमा शुल्कों तथा अन्य इसी प्रकार के करों से मुक्त होंगे।

अनुच्छेद - 5
संरक्षा

1. दोनों पक्ष, अपने पारस्परिक संबंधों में, इकाओ द्वारा रथपित तथा इस अभिसमय के अनुबंध के रूप में नामित विमानन संरक्षा संबंधी प्रावधानों के अनुरूप कार्य करेंगे; वे अपेक्षा करेंगे कि नामित एयरलाइनें इन विमान संरक्षा संबंधी प्रावधानों के अनुरूप कार्य करते हों।

2. एक पक्ष द्वारा जारी अथवा वैध करार दिए गए और अभी भी लागू उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र, सक्षमता प्रमाण-पत्र तथा लाइसेंसों को, सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजनार्थ, अन्य पक्ष द्वारा वैध माना जाएगा बशर्ते जिन अपेक्षाओं के तहत ये प्रमाणपत्र तथा लाइसेंस जारी किए गए थे और वैध करार दिये गए थे, वे इस अभिसमय के अनुसरण में स्थापित किए गए न्यूनतम मानकों के समान अथवा इनसे ऊपर हों।

3. यदि एक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा सहमत सेवाओं के प्रचालन में प्रयोग किए गए विमान के संबंध में अथवा नामित एयरलाइनों को अथवा किसी व्यक्ति को जारी किये गये उपरोक्त पैरा 2 में संदर्भित लाइसेंस अथवा प्रमाणपत्रों के विशेषाधिकारों अथवा शर्तों में अभिसमय के अंतर्गत स्थापित न्यूनतम मानकों से अन्तर की अनुमति दी गई हो, और जिस अन्तर को अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में फाइल किया जा चुका है, तो अन्य पक्ष प्रश्नाधीन परिपाटी पर स्पष्टीकरण पाने के उद्देश्य से वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच परामर्शों का अनुरोध कर सकता है।

4. तथापि, प्रत्येक पक्ष अपने स्वयं के राज्यक्षेत्र के भीतर लैण्ड करने अथवा इसके ऊपर से उड़ानों के प्रयोजन हेतु मान्यता से, अन्य पक्ष द्वारा अपने स्वयं के राष्ट्रियों को अपने पंजीकृत विमानों के संबंध में प्रदान किए गए सक्षमता प्रमाणपत्रों तथा लाइसेंसों से इनकार करने का अधिकार सुरक्षित रखता है।

5. प्रत्येक पक्ष किसी भी समय वैमानिक सुविधाओं, उड़ान कर्मीदल, विमानों तथा विमानों के प्रचालनों से संबंधित परामर्शों का अनुरोध कर सकता है। ऐसे परामर्श इस अनुरोध के तीस दिन के भीतर किए जाएंगे।

6. अभिसमय के अनुच्छेद 16 के अनुसरण में, आगे इस पर सहमति दी जाती है कि, एक पक्ष द्वारा अथवा इसकी ओर से प्रचालित कोई भी विमान, अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र के लिए अथवा से सेवा पर, अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र के भीतर रहते समय, अन्य पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा तलाशी के अध्यक्षीन हो सकता है, बशर्ते इससे विमान के प्रचालन में अनौचित्यपूर्ण विलम्ब नहीं होता हो। इस तलाशी का उद्देश्य संबंधित विमान के दस्तावेजों, इसके कर्मीदल की लाइसेंसिंग की वैधता की जाँच करना है और यह कि विमान उपस्कर तथा विमान की स्थिति अभिसमय के अनुसरण के समय स्थापित मानकों के अनुरूप है।

7. जब एक एयरलाइन प्रचालन की संरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए तत्काल कार्रवाई अनिवार्य हो, प्रत्येक पक्ष अन्य पक्ष की एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के प्रचालनिक प्राधिकरण को तुरन्त बर्खास्त अथवा परिवर्तित करने का अधिकार सुरक्षित रखता है।

8. उपरोक्त पैरा 7 के अनुसार एक पक्ष द्वारा की गई कोई भी कार्रवाई एक बार उस कार्रवाई के आधार के अस्तित्व के समाप्त हो जाने के बाद, बन्द कर दी जाएगी।

4. ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे पक्षों द्वारा उस पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश करते समय वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित उपर्युक्त पैरे ग्राफ 3 में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबन्धों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्य क्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लादने से पहले या उसके दौरान, उस की जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किये गये हैं। प्रत्येक पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए एक दूसरे पक्ष द्वारा किये गये अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

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

6. प्रत्येक पक्ष, निम्नलिखित नोटिस के साथ (60) दिन के भीतर, (या ऐसी न्यूनतम अवधि जिसे वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच है), उनके वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में किये जा रहे सुरक्षा उपायों का मूल्यांकन किये जाने के लिए या किये जाने के लिए नियोजित, प्रथम पक्ष के राज्य क्षेत्र से विमान आपरेटरों द्वारा उड़ानों के आगमन व प्रस्थान के संबंध में, अधिकार होगा। ऐसे मूल्यांकन करने के लिए प्रशासनिक व्यवस्था वैमानिक प्राधिकारियों की आपसी समझ तथा बिना बिलम्ब के कार्यान्वित की जाएगी। ताकि सुनिश्चित किया जा सके कि मूल्यांकनों को शीघ्र किया जाए।

7. जब एक पक्ष के पास यह विश्वास करने के युक्तिसंगत आधार है कि दूसरा पक्ष इस अनुच्छेद विमान सुरक्षा उपबन्धों से दूर हट गया है, तो प्रथम पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से तुरन्त परामर्श का अनुरोध कर सकते हैं। किसी भी पक्ष द्वारा ऐसे परामर्श के अनुरोध किए जाने के 15 दिनों के भीतर शुरू हो जाने चाहिए। किसी आपात स्थिति में न्यायोचित ठहराये जाने पर, अथवा इस अनुच्छेद के उपबन्धों के गैर अनुपालन को आगे रोकने के लिए, प्रथम पक्ष किसी भी समय अंतरिम कार्रवाई कर सकता है। इस पैराग्राफ के अनुसरण में की गई कार्यवाही दूसरे पक्ष द्वारा इस अनुच्छेद के सुरक्षा उपबन्धों का पालन किए जाने पर स्थगित कर दी जाएगी।

अनुच्छेद - 7 उपभोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, एयरपोर्ट, हाईअड्डा परिवेश, विमान दिक्चालन और विमानन सुरक्षा सुविधाओं तथा सेवाओं के प्रावधानों के लिए उनका उत्तरदायित्व को प्रोत्साहित करने के लिए बेहतर प्रयास करेगा, जिससे एयरलाइनों पर उस आधार पर प्रभार लगाए जा सके जिससे उपभोक्ताओं की श्रेणियों के बीच उपयुक्त, गैर-भेदभावपूर्ण तथा बराबर के अवसर मिल सके।
2. उपयुक्त प्रभार उस लागत से अधिक न हो, जो सुविधाओं और सेवाओं की व्यवस्था के लिए सक्षम प्रभार वसूलने वाले प्राधिकारियों की कुल लागत आती हो। इसमें मूल्यहास के बाद परिसम्पत्तियों पर एक उपयुक्त रिटर्न शामिल की जा सकती है। वे सुविधाएं तथा सेवाओं जिसके लिए प्रभार वसूले जाते हैं, इसे दक्ष तथा आर्थिक आधार पर प्रदान किया जाना चाहिये। गैर भेदभाव की स्थिति के लिए प्राभारों को विदेशी एयरलाइनों पर उस दर से अधिक दर पर नहीं लगाया जाना चाहिए जो इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय सेवाओं का प्रचालन करने वाली एक संविदाकारी पक्ष की स्वयं की एयरलाइनों पर लगाया जाता है।
3. संविदाकारी पक्ष सक्षम प्रभार वसूलने वाली प्राधिकारियों तथा एयरलाइनों के बीच इस प्रकार की सूचना के आदान प्रदान को प्रोत्साहन देगी जो उपयुक्त औचित्य की उपयुक्तता तथा इस अनुच्छेद की पैराग्राफ 1-2 के अनुसार प्रभारित प्रभार को पूर्ण रूप से आंकने के लिए आवश्यक अनुमति दी जा सके।
4. बढ़े हुए तथा नये प्रभारों पर सक्षम प्रभार वसूलने वाले प्राधिकारियों तथा एयरलाइनों के बीच पर्याप्त विचार-विमर्श किया जाना चाहिये। उपभोक्ता प्रभारों में परिवर्तन के लिए कि किसी भी प्रस्ताव को उपयुक्त नोटिस उपभोक्ताओं को दिया जाना चाहिए जिससे किसी भी प्रभार वसूलने से पहले वे अपने विचार व्यक्त कर सके।

अनुच्छेद - 8 प्रचालन सूचना का प्रावधान

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी, अपनी नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) से दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को, सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग में लाए जाने वाले विमान के प्रकार और उड़ान समयावलियों के बारे में सहमत सेवाओं के उद्घाटन से कम से कम तीस दिन पहले विचार व अनुमोदन हेतु भिजवाएंगे। जब भी

अनुच्छेद - 7
उपभोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, एयरपोर्ट, हाईअड्डा परिवेश, विमान दिक्चालन और विमानन सुरक्षा सुविधाओं तथा सेवाओं के प्रावधान के लिए उनका उत्तरदायित्व को प्रोत्साहित करने के लिए बेहतर प्रयास करेगा, जिससे एयरलाइनों पर उस आधार पर प्रभार लगाए जा सके जिससे उपभोक्ताओं की श्रेणियों के बीच उपयुक्त, गैर-भेदभावपूर्ण तथा बराबर के अवसर मिल सके।
2. उपयुक्त प्रभार उस लागत से अधिक न हो, जो सुविधाओं और सेवाओं की व्यवस्था के लिए सक्षम प्रभार वसूलने वाले प्राधिकारियों की कुल लागत आती हो। इसमें मूल्यहास के बाद परिसम्पत्तियों पर एक उपयुक्त रिटर्न शामिल की जा सकती है। वे सुविधाएं तथा सेवाओं जिसके लिए प्रभार वसूले जाते हैं, इसे दक्ष तथा आर्थिक आधार पर प्रदान किया जाना चाहिये। गैर भेदभाव की स्थिति के लिए प्रभारों को विदेशी एयरलाइनों पर उस दर से अधिक दर पर नहीं लगाया जाना चाहिए जो इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय सेवाओं का प्रचालन करने वाली एक संविदाकारी पक्ष की स्वयं की एयरलाइनों पर लगाया जाता है।
3. संविदाकारी पक्ष सक्षम प्रभार वसूलने वाली प्राधिकारियों तथा एयरलाइनों के बीच इस प्रकार की सूचना के आदान प्रदान को प्रोत्साहन देगी जो उपयुक्त औचित्य की उपयुक्तता तथा इस अनुच्छेद की पैराग्राफ 1-2 के अनुसार प्रभारित प्रभार को पूर्ण रूप से आंकने के लिए आवश्यक अनुमति दी जा सके।
4. बढ़े हुए तथा नये प्रभारों पर सक्षम प्रभार वसूलने वाले प्राधिकारियों तथा एयरलाइनों के बीच पर्याप्त विचार-विमर्श किया जाना चाहिये। उपभोक्ता प्रभारों में परिवर्तन के लिए कि कसी भी प्रस्ताव को उपयुक्त नोटिस उपभोक्ताओं को दिया जाना चाहिए जिससे किसी भी प्रभार वसूलने से पहले वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।

अनुच्छेद - 8
प्रचालन सूचना का प्रावधान

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी, अपनी नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) से दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को, सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग में लाए जाने वाले विमान के प्रकार और उड़ान समयावलियों के बारे में सहमत सेवाओं के उद्घाटन से कम से कम तीस दिन पहले विचार व अनुमोदन हेतु भिजवाएंगे। जब भी

सहमसत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई भी परिवर्तन किया जाना हो, तब भी इसी प्रकार की सूचना कम से कम 30 दिन पहले दी जायेगी।

2. नामित विमान कम्पनियों द्वारा दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसी अन्य सूचना भी दी जानी होगी जिससे वे इस बात से संतुष्ट हो सकें कि इस करार की अपेक्षाओं का विधिवत अनुपालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद - 9 आंकड़े

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में आने वाली और वहां से जाने वाली सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े भेजेंगे अथवा अपनी नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) से भिजवाएंगे जिनमें इस प्रकार के यातायात के चढ़ने और उतरने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक मास की समाप्ति के बाद यथा संभव शीघ्र दिये जाएंगे किन्तु यह अवधि 30 दिन से अधिक की नहीं होगी।

2. अनुरोध किये जाने पर प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस पक्ष के राज्य क्षेत्र को और वहां से उक्त अनुरोध में उल्लिखित एक "आयटा" सीजन से अनधिक अवधि में वाहित यातायात के वास्तविक उद्गम और गंतत्व से संबंधित आंकड़े उपलब्ध कराएंगे अथवा अपनी नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) से भिजवायेगे।

अनुच्छेद - 10 सीमा शुल्क एवं अन्य प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन में प्रचालित विमानों को राष्ट्रीय प्राधिकारियों द्वारा लगाए गए सभी आयात प्रतिबंधों, सीमा शुल्कों, आबकारी करों, तथा ऐसे ही शुल्कों तथा प्रभारों से छूट प्राप्त होगी। केवल इन विमानों के प्रचालन अथवा मरम्मत, अनुरक्षण तथा सर्विसिंग के संबंध में उपयोग किए गये अथवा उपयोग किए जाने के लिए प्रवृत्त पुर्जों, सामान्य विमान उपस्कर तथा अन्य मदों पर भी इसी प्रकार की छूट होगी, बशर्ते ऐसे उपस्कर अथवा मदें विमान पर उड़ानगत उपयोग हेतु हों अथवा पुनः निर्यात किए जा रहे हों।

सहमसत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई भी परिवर्तन किया जाना हो, तब भी इसी प्रकार की सूचना कम से कम 30 दिन पहले दी जायेगी।

2. नामित विमान कम्पनियों द्वारा दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसी अन्य सूचना भी दी जानी होगी जिससे वे इस बात से संतुष्ट हो सकें कि इस करार की अपेक्षाओं का विधिवत अनुपालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद - 9 आंकड़े

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में आने वाली और वहां से जाने वाली सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े भेजेंगे अथवा अपनी नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) ये भिजवाएंगे जिनमें इस प्रकार के यातायात के चढ़ने और उतरने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक मास की समाप्ति के बाद यथा संभव शीघ्र दिये जाएंगे किन्तु यह अवधि 30 दिन से अधिक की नहीं होगी।

2. अनुरोध किये जाने पर प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस पक्ष के राज्य क्षेत्र को और वहां से उक्त अनुरोध में उल्लिखित एक "आयटा" सीजन से अनधिक अवधि में वाहित यातायात के वास्तविक उद्गम और गंतत्व से संबंधित आंकड़े उपलब्ध कराएंगे अथवा अपनी नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) से भिजवायेगे।

अनुच्छेद - 10 सीमा शुल्क एवं अन्य प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन में प्रचालित विमानों को राष्ट्रीय प्राधिकारियों द्वारा लगाए गए सभी आयात प्रतिबंधों, सीमा शुल्कों, आबकारी करों, तथा ऐसे ही शुल्कों तथा प्रभारों से छूट प्राप्त होगी। केवल इन विमानों के प्रचालन अथवा मरम्मत, अनुरक्षण तथा सर्विसिंग के संबंध में उपयोग किए गये अथवा उपयोग किए जाने के लिए प्रवृत्त पुर्जों, सामान्य विमान उपस्कर तथा अन्य मदों पर भी इसी प्रकार की छूट होगी, बशर्ते ऐसे उपस्कर अथवा मदें विमान पर उड़ानगत उपयोग हेतु हों अथवा पुनः निर्यात किए जा रहे हों।

2. (क) प्रत्येक मामले में इस शर्त के साथ कि ये संबंधित एयरलाइन द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन की स्थापना अथवा अनुरक्षण के संबंध में विमान में उड़ानगत उपयोग हेतु हैं, निम्नलिखित मदों पर राष्ट्रीय प्राधिकारियों द्वारा लगाए गए सभी आयात संबंधी प्रतिबंधों, सीमा शुल्कों, आबकारी करों तथा इसी प्रकार के शुल्कों व प्रभारों से छूट होगी, चाहे इन्हें एक पक्ष की किसी एयरलाइन द्वारा अन्य पक्ष के क्षेत्र में चालू किया गया हो अथवा एक पक्ष की किसी एयरलाइन द्वारा अन्य पक्ष के क्षेत्र में आपूर्ति किया गया हो:

- (i) विमान भण्डार (जिसमें उड़ान के दौरान यात्रियों को बिक्री अथवा उपयोग हेतु भोजन, पेय अथवा उत्पाद शामिल हैं किन्तु यह इन तक सीमित नहीं है);
- (ii) ईंधन, स्नेहक (हाइड्रोलिक द्रव्यों सहित) तथा उपभोज्य तकनीकी आपूर्तियां; तथा
- (iii) इंजन सहित स्पेअर पार्ट्स।

(ख) ये छूट तब भी लागू रहेंगी जब इन मदों को अन्य पक्ष के क्षेत्र के ऊपर निष्पादित यात्रा के एक भाग के रूप में उपयोग किया जाना हो जिसमें इन्हें उड़ान पर लिया गया हो।

3. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदत्त छूटें एक पक्ष की एयरलाइन को अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रदान की गई सेवाओं की लागत पर आधारित प्रभारों पर लागू नहीं होगी।

4. एक पक्ष की एयरलाइनों द्वारा प्रचालित विमान पर उड़ानगत रखे गये सामान्य विमान उपस्कर के साथ-साथ स्पेअर पार्ट्स (इंजन सहित), ईंधन आपूर्ति, स्नेहक तेलों (हाइड्रोलिक द्रव्यों सहित) तथा स्नेहकों व इस अनुच्छेद के पैरा 1 तथा 2 में उल्लिखित अन्य मदों को अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में केवल उस राज्य क्षेत्र के कस्टम प्राधिकारियों के अनुमोदन से उतारा जाए। एयरलाइनों की सेवाओं पर उपयोग हेतु प्रदत्त विमान भण्डारों को, किसी भी हाल में उतारा जाए। इस अनुच्छेद के पैरा 1 तथा 2 में संदर्भित उपस्कर और आपूर्तियों को तब तक उपयुक्त प्राधिकारियों की निगरानी अथवा नियंत्रण में रखा जाना अपेक्षित हो जब तक उनका पुनः निर्यात अथवा उस पक्ष के सीमा शुल्क संबंधी नियमों तथा प्रक्रियाओं के अनुसार अन्यथा निपटान न कर दिया जाए।

5. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदान की गई छूटें उन स्थितियों में भी लागू होंगी जहाँ एक पक्ष की एयरलाइनें अथवा एयरलाइनों इस अनुच्छेद के पैरा 1 तथा 2 में विनिर्दिष्ट मदों के अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में ऋण अथवा अन्तरण के लिए एक अन्य एयरलाइन

अथवा एयरलाइन के साथ करार किए हों, बशर्ते ये अन्य एयरलाइन अथवा एयरलाइनों इसी प्रकार उस अन्य पक्ष से ऐसी ही छूट प्राप्त कर रही हो।

6. इस अनुच्छेद के अंतर्गत अधिकारों का प्रयोग प्रत्येक पक्ष के लागू घरेलू नियमों तथा नियमों के अधीन है। उन नियमों व विनियमों को कार्यान्वित करते हुए, जिनका प्रभाव इस अनुच्छेद 10 के तहत अधिकारों के प्रयोग पर पड़ता हो, प्रत्येक पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि यह अन्य पक्ष की एयरलाइन के साथ उसी प्रकार का व्यवहार करता हो जो कि इसकी अपनी एयरलाइनों तथा किसी गैर-पक्ष की एयरलाइनों के साथ इसके द्वारा किए जा रहे व्यवहार से किसी भी प्रकार कम लाभप्रद न हो।

अनुच्छेद - 11 टैरिफ

1. प्रत्येक पक्ष यातायात के परिवहन के लिए प्रत्येक एयरलाइन को अपने खुद के टैरिफ निर्धारित करने की अनुमति देगा।
2. जब तक राष्ट्रीय कानूनों तथा विनियमों द्वारा अपेक्षित न हो, एयरलाइनों द्वारा वसूले जाने वाले टैरिफों का किसी भी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के समक्ष फाइल किया जाना अपेक्षित नहीं होगा।
3. जब किसी भी ओर के वैमानिकी प्राधिकारी अन्य पक्ष की किसी एयरलाइन द्वारा प्रस्तावित अथवा प्रभावी टैरिफ से असंतुष्ट होता है, तो, यदि ऐसा किसी भी ओर के प्राधिकारी द्वारा अनुरोध किया गया हो, वैमानिकी प्राधिकारी वार्ताओं के जरिए मामले को सुलझाने का प्रयास करेगा। किसी भी स्थिति में एक पक्ष का वैमानिकी प्राधिकारी अन्य पक्ष के किसी एयरलाइन के टैरिफ के लागू होने अथवा जारी रहने का विरोध करने के लिए एकपक्षीय कार्रवाई नहीं करेगा।

अनुच्छेद - 12 क्षमता

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों को इस करार के अनुसार सहमत सेवाओं को प्रचालित करने के निष्पक्ष एवं समान अवसर प्राप्त होंगे।
2. सहमत सेवाओं के प्रचालन में, प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों द्वारा प्रदान की जाने वाली क्षमता ऐसी होगी जो संबंधित एयरलाइनों द्वारा ऐसी सेवाएं आरम्भ करने से पहले तथा इसके बाद समय-समय पर पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच यथानिर्णीत हो।

अनुच्छेद - 13
वाणिज्यिक अवसर

प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों के पास अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में निम्नलिखित अधिकार होंगे:-

- (क) हवाई परिवहन के प्रमोशन, बिक्री तथा प्रबन्धन के लिए, ऑफलाइन कार्यालयों सहित, कार्यालय स्थापित करने का अधिकार;
- (ख) अपने खुद के परिवहन संबंधी दस्तावेजों का उपयोग करते हुए, अपने एजेन्टों अथवा मध्यस्थों के माध्यम से, किसी भी व्यक्ति को सीधे हवाई परिवहन की बिक्री तथा मार्केटिंग में संलिप्त करने का अधिकार; तथा
- (ग) प्रत्येक पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रचालन कर रहे किसी संगठन, कम्पनी अथवा एयरलाइन की सेवाओं तथा कार्मिकों का उपयोग करने का अधिकार।

2. अन्य पक्ष के प्रवेश, निवास तथा रोजगार से संबंधित कानूनों तथा विनियमों के अनुरूप, प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनें अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में अपने खुद का प्रबंधकीय, बिक्री, तकनीकी, प्रचालनिक तथा अन्य विशेषज्ञ स्टाफ भर्ती करने तथा बनए रखने का पात्र होगा जिन्हें वह एयरलाइन हवाई परिवहन के प्रावधान के लिए उचित रूप से आवश्यक समझती है। इन कानूनों तथा विनियमों के अनुरूप, प्रत्येक पक्ष, न्यूनतम विलम्ब सहित, इस पैरा में संदर्भित प्रतिनिधियों तथा स्टाफ को आवश्यक रोजगार प्राधिकृति, वीजा अथवा ऐसे ही अन्य दस्तावेज प्रदान करेगा।

3. (क) प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों के पास ऐसे हवाई परिवहन को बेचने का अधिकार होगा और कोई भी व्यक्ति इस परिवहन को, स्थानीय अथवा स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में, खरीदने के लिए स्वतंत्र होगा;

(ख) अन्य पक्ष के घरेलू नियमों तथा विनियमों के अध्याधीन, प्रत्येक एयरलाइन;

- (i) अपनी निधियों को स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में बदल सकती है;
- (ii) अपनी निधियों को अपनी इच्छा पर अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र से स्थानान्तरित कर सकती है; और
- (iii) अपने सामान्य प्रचालनों के दौरान प्राप्त की गई निधियों को, परिवर्तन अथवा स्थानान्तरण के अनुरोध की प्रस्तुति के समय पर व्याप्त भुगतानों के लिए विदेशी मुद्रा की बाजार दरों पर परिवर्तित तथा स्थानान्तरित कर सकता है। ऐसा परिवर्तन अथवा

स्थानान्तरण, ऐसे सौदों के लिए लेवी किए जा रहे सामान्य सेवा प्रभागों के अतिरिक्त किसी भी प्रकार के प्रभागों के अध्याधीन नहीं होगा।

(ग) उन घरेलू नियमों तथा विनियमों को कार्यान्वित करने में, जिनका प्रभाव इस अनुच्छेद 13.3 के तहत अधिकारों के प्रयोग पर पड़ता हो, प्रत्येक पक्ष सुनिश्चित करेगा कि यह अपने द्वारा अपनी खुद की एयरलाइनों तथा किसी गैर-पक्ष की एयरलाइनों को प्रदान किए गए व्यवहार से किसी भी तरह कम अनुकूल व्यवहार अन्य पक्ष की एयरलाइनों को देता है।

4. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों के पास अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में, ईंधन की खरीद सहित स्थानीय व्ययों के लिए, अपने विवेकाधिकार पर, स्थानीय मुद्रा अथवा, बशर्ते कि यह स्थानीय मुद्रा विनियमों के अनुरूप हो, स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्राओं में भुगतान करने का अधिकार होगा।

5. (क) अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन को प्रचालित करने अथवा होल्ड रखने में, प्रत्येक पक्ष की एयरलाइन के पास, उसी पक्ष तथा तीसरे पक्ष की एयरलाइनों सहित, किसी भी अन्य एयरलाइन के साथ, मार्केटिंग तथा/अथवा प्रचालनिक एयरलाइन के तौर पर अनुबंध में दिए गए अपने पूरे मार्ग अथवा किसी भाग पर कोड शेयर, ब्लॉक स्पेस अथवा अन्य मार्केटिंग करार करने के लिए अधिकार होगा।

(ख) पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा जब तक अन्यथा पारस्परिक रूप से निर्धारित न किया गया हो, तीसरे पक्ष की एयरलाइनों के साथ कोड शेयरिंग को छोड़कर, मार्केटिंग एयरलाइन के रूप में कोड शेयरिंग करते समय, प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा होल्ड आउट तथा बिक्री की जा सकने वाली क्षमता का भार अथवा सेवा की आवृत्तियां, इस करार के तहत सीमाओं के अध्याधीन नहीं होगी।

(ग) इन करारों में भागीदारी करने वाली एयरलाइनों को संबंधित मार्गों अथवा मार्गदर्शों पर अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन करने के लिए उपयुक्त प्राधिकार होना चाहिए।

(घ) तीसरे देश की एयरलाइन को शामिल करने वाले करारों के मामले में, इस तीसरे देश के कोड शेयर अधिकारों का विनियम पहले ही अन्य पक्ष तथा संबंधित तीसरे देश के बीच हो चुका होना चाहिए।

(ङ) प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनें, अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन की बिक्री के लिए होल्ड आउट करते समय, बिक्री के समय खरीदार को यह स्पष्ट करेंगी कि यात्रा के प्रत्येक सेक्टर पर कौन सी एयरलाइन प्रचालनिक एयरलाइन रहेगी तथा कौन सी एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के साथ खरीदार करारगत संबंध में कर रहा है।

(च) प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनें अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र के भीतर प्रचालित घरेलू उड़ानों पर कोड शेयर की मार्केटिंग कर सकती है बशर्ते ऐसी सेवाओं से एक श्रु अंतरराष्ट्रीय यात्रा का भाग बनता हो।

6. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों को अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में अपनी स्वयं की ग्राउण्ड हैंडलिंग करने, अथवा अपनी ऐसी सेवाओं के लिए पूर्णतः अथवा अंशतः अपनी इच्छानुसार प्रतिस्पर्धी एजेंट, जिसमें ग्राउण्ड हैंडलिंग करने वाली अन्य कोई भी एयरलाइनें शामिल हैं, के साथ करार करने का अधिकार होगा। ये अधिकार केवल हवाईअड्डा संरक्षा की चिंताओं के परिणामी प्रतिबन्धों के अध्याधीन होंगे। जहाँ ऐसे उपायों से ये एयरलाइनें अपनी खुद की ग्राउण्ड हैंडलिंग अथवा ग्राउण्ड हैंडलिंग सेवाओं के लिए अपनी पसन्द के किसी एजेंट के साथ निष्पादित करने से वंचित होती है, वहाँ ये सेवाएं सभी अन्य एयरलाइनों के साथ समानता के आधार पर उस एयरलाइन को उपलब्ध कराई जाएंगी।

7. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों को किसी भी अन्य कम्पनी, जिसमें अन्य एयरलाइनें शामिल हैं, से ड्राईलीज पर लिए गए विमानों का उपयोग करते हुए अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाएं करने की अनुमति होगी जिसमें केवल यह शर्त है कि प्रचालनरत विमान लागू प्रचालन तथा संरक्षा मानकों तथा अपेक्षाओं को पूरा करते हों।

8. वैमानिकी प्राधिकारी, अन्य एयरलाइनों सहित किसी भी कम्पनी से लीज पर लिए गए विमानों तथा कर्मीदल का उपयोग करते हुए अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन का प्रचालन करने के लिए प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों पर अनुकूल विचार करने पर सहमत हुई, बशर्ते कि प्रचालनरत विमान तथा कर्मीदल दोनों पक्षों की लागू प्रचालनिक तथा संरक्षा मानकों तथा अपेक्षाओं को पूरा करते हों।

9. पक्ष मानते हैं कि करार में निहित अधिकारों तथा पात्रताओं को प्रभावी रूप देने के लिए प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों के पास अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में हवाईअड्डों द्वारा प्रदान की जा रही सुविधाओं तथा सेवाओं का गैर-पक्षपातपूर्ण आधार पर उपयोग करने का अवसर होना चाहिए।

10. एयरलाइनों को उनके राष्ट्रीय हवाईअड्डों पर टाईम स्लॉट (स्लॉट्स) के आवंटन तथा मंजूरी के संबंध में, प्रत्येक पक्ष:

(क) स्थानीय स्लॉट आवंटन नियमों, प्रक्रियाओं तथा परिपाटियों, जो कि प्रभावी अथवा अन्यथा अनुमेय हैं, के अनुरूप, सुनिश्चित करेगा कि अन्य पक्ष की एयरलाइनों को;

(i) स्लॉट सुरक्षित करने के लिए निष्पक्ष व समान अवसरों की अनुमति है; तथा

(ii) स्लॉट सुरक्षित करने में अन्य किसी एयरलाइन के साथ किए गए व्यवहार से किसी भी तरह कम व्यवहार नहीं किया जाएगा; तथा

(ख) सुनिश्चित करेगी कि किसी भी करार, प्रक्रिया अथवा परिपाटी जो या तो उस पक्ष की एयरलाइनों को स्लॉट स्वीकृत किए जाने के संबंध में किसी भी तीसरे पक्ष के साथ स्थापित हैं अथवा किसी कतिपय विदेशी अंतरराष्ट्रीय एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के लिए अन्यथा अनुमेय हैं, ऐसे अवसर अन्य पक्ष की एयरलाइनों को प्रदान किए जा रहे हैं।

11. इस अनुच्छेद के पैरा 10 के पद उन पक्षों के राष्ट्रीय हवाईअड्डों पर स्लॉटों के आवंटन हेतु उन पक्षों द्वारा लागू किन्हीं भी कानूनों अथवा विनियमों के प्रावधानों के अधधीन होंगे।

अनुच्छेद - 14 इंटरमोडल सेवाएं

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों को पक्षों अथवा तीसरे देशों के राज्यक्षेत्रों में अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन के संबंध में किसी भी स्थान अथवा किसी भी एक स्थान से दूसरे स्थान तक परिवहन की नियुक्ति की अनुमति होगी। एयरलाइनें चाहें तो अपना स्वयं का भूतल परिवहन निष्पादित कर सकती हैं अथवा अन्य भूतल वाहकों के साथ कोड शेयर सहित, करारों के द्वारा इसका प्रावधान कर सकती हैं। ऐसी इंटरमोडल सेवाएं संयुक्त रूप से हवाई तथा भूतल परिवहन के लिए एक थ्रू सेवा तथा एक एकल मूल्य पर सेवा के रूप में पेश की जा सकती है, बशर्ते यात्रियों तथा जहाज वाहकों को निहित परिवहन के प्रदाताओं के बारे में सूचित किया जाए।

अनुच्छेद-15
प्रतियोगिता

1. प्रत्येक पक्ष के समय-समय पर यथा संशोधित प्रतियोगी कानून संबंधित पद के अधिकार-क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली एयरलाइनों के प्रचालन पर लागू होंगे। उन कानूनों के अंतर्गत अनुमति देते हुए कोई पक्ष अथवा इसकी प्रतियोगी प्राधिकारी अपने घरेलू प्रतियोगी कानूनों को लागू करने से व्यावसायिक करारों में फिर भी एकपक्षीय छूट दे सकते हैं। इससे किसी भी पक्ष अथवा उसके प्रतियोगी प्राधिकारी को उसी प्रकार की छूट दिए जाने को बाध्य करना नहीं है।

2. यदि किसी भी पक्ष के एरोनॉटिकल प्राधिकारी को यह लगे कि किसी भी पक्ष के सीमा क्षेत्र में, किसी भी पक्ष की एयरलाइनों के साथ भेदभाव किया जा रहा है अथवा अनुचित तरीके अपनाए जा रहे हैं तो वे दूसरे पक्ष के एरोनॉटिकल प्राधिकारियों को इस कारण का नोटिस दे सकते हैं। नोटिस दिए जाने के बाद एरोनॉटिकल प्राधिकारियों को यथा शीघ्र विचार-विमर्श करना चाहिए जब तक कि प्रथम पक्ष संतुष्ट नहीं हो जाता कि इस बीच मामला सुलझ गया है।

3. इस अनुच्छेद में रेखांकित विचार-विमर्शों को करते समय, दोनों पक्षों को निम्नानुसार करना होगा:-

- (क) संबंधित प्राधिकारियों के साथ अपने कार्यों को समायोजित करना;
- (ख) ऐसे वैकल्पिक साधनों पर भी विचार करना, जिनसे सामान्य प्रतियोगिता एवं उपभोक्ता कानून के अनुरूप कार्य के उद्देश्यों को भी प्राप्त किया जा सके; और
- (ग) दूसरे पक्ष के विचारों तथा अन्य अंतरराष्ट्रीय समझौतों के अंतर्गत दूसरे पक्ष के दायित्वों को ध्यान में रखा जाए।

4. उपर्युक्त पैरा 1 से 3 में दिए गए को छोड़ कर, दूसरे पक्ष के प्रतियोगी प्राधिकारियों द्वारा किया गया कोई भी कार्य इस अनुच्छेद में शामिल नहीं है।

अनुच्छेद-16

परामर्श

1. कोई भी पक्ष किसी भी समय इस करार के कार्यान्वयन, व्याख्या, कार्यान्वयन अथवा संशोधन के लिए अनुरोध कर सकता है। अनुच्छेद-पाँच (संरक्षा) तथा छः (विमानन सुरक्षा) की शर्त पर, ऐसे परामर्श, जो वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच हों और जो बातचीत अथवा पत्राचार द्वारा किए गए हों, उस तारीख से 60 दिन की अवधि के भीतर आरम्भ होंगे, जिस दिन दूसरे पक्ष को लिखित में अनुरोध प्राप्त हुआ हो।

अनुच्छेद - 17

करार में संशोधन

1. इस करार को दोनों पक्षों के बीच लिखित सहमति से संशोधित अथवा आशोधित किया जा सकता है।

2. ऐसे संशोधन अथवा आशोधन तभी लागू होंगे जब दोनों पक्ष एक दूसरे को लिखित में अधिसूचित करेंगे कि किसी संशोधन अथवा आशोधन को लागू करने की उनकी संबंधित आवश्यकताएं पूरी हो गई हैं।

3. यदि दोनों पक्षों के संबंध में विमान परिवहन से संबंधित बहुपक्षीय समागम प्रवर्तन में आता है तो यदि इस समागम के उपबंधों की पुष्टि आवश्यक हो तो इस करार को संशोधित किया जाना होगा।

अनुच्छेद-18

विवादों का निपटान

1. यदि दोनों पक्षों के बीच व्याख्या अथवा इस करार या इसके अनुलग्नों को लागू करने संबंधी कोई विवाद उठ खड़ा होता है तो दोनों पक्ष पहले अपने आप इसे बातचीत द्वारा निपटाने का प्रयास करेंगे।

2. यदि दोनों पक्ष बातचीत द्वारा इसे निपटाने में विफल रहते हैं तो:

(क) वे विवाद के निर्णय के लिए इसे किसी न्याय अधिकरण अथवा दोनों के बीच सहमति द्वारा नियुक्त किसी अन्य व्यक्ति अथवा निकाय को निपटान के लिए सौंपने को सहमत होंगे।

(ख) यदि वे ऐसा करने के लिए सहमत नहीं होते हैं अथवा यदि विवाद को किसी न्याय अधिकरण को सौंपे जाने को सहमत होने पर भी वे इसके संगठकों पर सहमत नहीं हो पाते हैं तो कोई भी पक्ष इसे अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के अंतर्गत स्थापित किसी भी सक्षम न्याय अधिकरण को निपटान के लिए सौंप सकता है।

3. दोनों पक्ष, इस अनुच्छेद के पैरा 2 के अंतर्गत की गई किसी भी अंतरिम सिफारिश सहित दिए गए किसी भी निर्णय का अनुपालन करेंगे।

4. यदि और जब तक कोई भी पक्ष अथवा किसी सभी पक्ष की कोई नामित एयरलाइन इस अनुच्छेद के पैरा-3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने में विफल रहती है तो दूसरा पक्ष अपने मौजूदा करार अथवा इसके अनुबंध के द्वारा प्रदान किए गए किसी भी अधिकार को सीमित, रोक अथवा रद्द कर सकता है।

अनुच्छेद- 19

समाप्त करना

1. दोनों में से कोई भी पक्ष किसी भी समय दूसरे पक्ष को इस करार को समाप्त करने हेतु अपने निर्णय के बारे में लिखित में नोटिस दे सकता है। साथ ही ऐसा नोटिस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भेजा जाएगा। यदि इस अवधि की समाप्ति से पूर्व दोनों पक्षों के परस्पर निर्णय द्वारा इस नोटिस को वापिस नहीं लिया जाता है तो यह करार उस पक्ष द्वारा नोटिस की प्राप्ति की तारीख की पूरी एक सालगिरह के पहले, तत्काल अर्द्धरात्रि (दूसरे पक्ष को नोटिस की प्राप्ति के स्थान पर) को समाप्त कर दिया जाएगा।

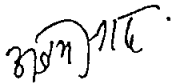
2. दूसरे पक्ष द्वारा समाप्ति के नोटिस की पावती रसीद प्राप्त नहीं होने पर, नोटिस की प्राप्ति की तारीख इकाओ द्वारा नोटिस मिले की तारीख के चौदह दिन बाद प्राप्त हुआ समझा जाएगा।

अनुच्छेद-20
प्रवर्तन में आना

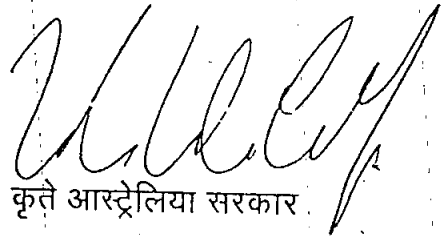
यह करार तब लागू होगा जब दोनों पक्ष एक दूसरे को लिखित में यह अधिसूचित करेंगे इस करार के प्रवर्तन द्वारा उनकी अपनी-अपनी अपेक्षाएं पूरी हो गई हैं।

जिसके साक्ष्य में, अपनी-अपनी सरकारों द्वारा विधिवत रूप से प्राधिकृत होने के नाते अधोहस्ताक्षरियों ने मौजूदा करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

_____ में दिनांक _____ को हिन्दी और अंग्रेजी भाषाओं में प्रत्येक में दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया, जिसमें संभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। निर्वचन में किसी प्रकार का मतभेद होने पर अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।



कृते भारत सरकार



कृते आस्ट्रेलिया सरकार

अनुबंध
मार्ग अनुसूची

प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों को निम्नलिखित मार्गों के बीच प्वाइंट्स के बीच अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन करने का अधिकार होगा:

भारत की नामित एयरलाइनों के लिए :

<u>भारत में स्थल</u>	<u>मध्यस्थ स्थल</u>	<u>आस्ट्रेलिया में स्थल</u>	<u>परे के स्थल</u>
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी

आस्ट्रेलिया की नामित एयरलाइनों के लिए रूट:

<u>आस्ट्रेलिया में स्थल</u>	<u>मध्यस्थ स्थल</u>	<u>भारत में स्थल</u>	<u>परे के स्थल</u>
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी

टिप्पणियाँ :

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनें उपर्युक्त रूटों में से किसी भी स्थल को अपनी सुविधानुसार छोड़ सकती हैं बशर्ते सभी कार्गो सेवाओं को छोड़कर तथा जिस क्षेत्र में संबंधित एयरलाइनों के व्यापार का प्रमुख स्थल है उस स्थल से आरम्भ व समाप्त होने वाली सेवाओं को छोड़कर।
2. उपर्युक्त रूटों पर भारत और आस्ट्रेलिया के मध्यस्थ स्थल, परे के स्थल एवं प्वाइंट्स ऑफ कॉल जो यातायात अधिकार प्रयोग किए जा सकें, वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा समय-समय पर संयुक्त रूप से निर्धारण किया जाएगा।