

भारत सरकार और बेल्जियम राज्य की सरकार के बीच  
उनके अपने-अपने भूभागों के बीच और उनसे होकर दूसरे  
देशों को जाने के लिए हवाई व्यवस्थाओं का करार।

-0-

भारत सरकार और बेल्जियम राज्य की सरकार अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय की भागी होने के कारण, तथा

अपने-अपने भूभागों के बीच और उनसे होकर दूसरे देशों को जाने के लिए हवाई व्यवस्थाओं की स्थापना करने के सम्बन्ध में करार करने की इच्छुक होने के कारण नीचे लिखी बातों पर सहमत हुई हैं :-

#### अनुच्छेद I

जब तक किसी प्रसंग में कोई अन्य अर्थ अपेक्षित न हो, प्रस्तुत करार के प्रयोजन के लिए :-

(क) 'अभिसमय' शब्द का आशय अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय से है, जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किया गया था, और इसमें उस अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अधीन जो भी अनुबन्ध स्वीकार किया गया हो अथवा उसके अनुच्छेद 90 और 94 के अधीन अनुबन्धों में या अभिसमय में जो भी संशोधन हुआ हो, वह शामिल है।

✓ (ख) 'वैमानिक प्राधिकारी' शब्दों का आशय बेल्जियम राज्य के संबंध में संचार मंत्री (सिविल विमानन प्रशासन) तथा ऐसा कोई व्यक्ति या निकाय होगा जिसे संचार मंत्री द्वारा इस समय किए जाने वाले किन्हीं कार्यों अथवा उसी प्रकार के कार्यों को करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो। भारत के संबंध में इन शब्दों का आशय महानिदेशक, सिविल विमानन तथा ऐसा कोई व्यक्ति या निकाय होगा, जिसे उपर्युक्त महानिदेशक द्वारा इस समय किए जाने वाले किन्हीं कार्यों अथवा उसी प्रकार के कार्यों को करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो।

- (ग) 'नामित हवाई कम्पनी' का आशय है कोई ऐसी हवाई कम्पनी जिसे एक संविदाकर्ता पक्ष प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार दूसरे संविदाकर्ता पक्ष को इस प्रकार की अधिसूचना में निर्दिष्ट मार्ग पर हवाई व्यवस्था का परिचालन करने के लिए नामित करे ।
- (घ) 'भू-भाग', 'हवाई-व्यवस्था', 'अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्था', 'हवाई कम्पनी' और 'यातायात से भिन्न प्रयोजन के लिए विराम' शब्दों के आशय क्रमशः वही हैं जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में उनके लिए निश्चित किए गए हैं ।

### अनुच्छेद II

(1) प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष दूसरे संविदाकर्ता पक्ष को इस करार के अनुबन्ध के उपयुक्त संद में निर्दिष्ट मार्ग पर हवाई व्यवस्थाएं (आगे इन्हें 'निर्दिष्ट मार्ग' और 'सम्मत सेवाएं' कहा जाएगा) स्थापित करने के उद्देश्य से प्रस्तुत करार में निर्दिष्ट अधिकार प्रदान करता है ।

(2) प्रस्तुत करार के उपबन्धों के अधीन, प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष के द्वारा नामित हवाई कम्पनी को निम्न अधिकार प्राप्त होंगे :-

(क) उसके हवाई जहाज़ दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग से होकर, बगैर उतरे, उड़ सकें ;

(ख) यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए वे उस भूभाग में रुक सकें ; तथा

(ग) किसी निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का परिचालन करते समय यात्रियों, माल और डाक को उतारने और चढ़ाने के प्रयोजन से वे उस भूभाग में प्रस्तुत करार के अनुबन्ध में उस मार्ग के लिए निर्दिष्ट स्थान पर रुक सकें ।

(3) इस अनुच्छेद के पैरा (2) के किसी भी अंश का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि उससे किसी संविदाकर्ता पक्ष को यह अधिकार मिल जाएगा कि वह दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में ऐसे यात्रियों, माल या डाक को भी चढ़ा ले जिसे उस दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में ही किसी अन्य स्थान पर जाना हो ।

अनुच्छेद III

- (1) प्रत्येक संविदाकर्ता को यह अधिकार होगा कि वह निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवाओं के परिचालन के लिए दूसरे संविदाकर्ता को लिखित सूचना देकर एक हवाई कम्पनी नामित कर दे ।
- (2) नामन की सूचना मिलने पर दूसरा संविदाकर्ता पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा (3) और (4) के उपबन्धों के अधीन नामित हवाई कम्पनी को अवि-लम्ब उपयुक्त परिचालन-अधिकार दे देगा ।
- (3) एक संविदाकर्ता पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे संविदाकर्ता पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी से इस बात के संबंध में संतुष्ट करने के लिए कह सकते हैं कि वह अन्तर्राष्ट्रीय वाणिज्यिक हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन के अभिसमय के उपबन्धों के अनुरूप, उनके द्वारा सामान्य रूप से लागू किए जाने वाले नियमों और विनियमों के अधीन निर्धारित शर्तों का पालन करने के लिए योग्यता प्राप्त हैं ।
- (4) यदि कोई संविदाकर्ता पक्ष इस बात के संबंध में संतुष्ट न हो कि उस हवाई कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण दूसरे संविदाकर्ता पक्ष अथवा उसके राष्ट्रों में निहित है तो उसको यह अधिकार होगा कि वह ऐसी हवाई कम्पनी के नामन को स्वीकार करने से इन्कार कर दे अथवा प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 2 के पैरा (2) में निर्दिष्ट उन अधिकारों की मंजूरी को रोक दे या प्रतिसंहृत कर दे अथवा उन अधिकारों के प्रयोग के संबंध में हवाई कम्पनी पर ऐसी शर्तें लगा दे जिन्हें वह आवश्यक समझे । इस पैरा के प्रयोजन के लिए 'वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण', शब्दों का आशय यह है कि जब नामित हवाई कम्पनी किसी दूसरे देश की हवाई कम्पनी से अथवा किसी दूसरे देश की सरकार या राष्ट्रों से कोई करार करके उस करार के अधीन अपनी हवाई व्यवस्थाओं का परिचालन कर रही हो तो जिस संविदाकर्ता पक्ष ने हवाई कम्पनी को अथवा अपने राष्ट्रों को नामित किया है, उसे नामित हवाई कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण प्राप्त है यह तब तक नहीं माना जाएगा जब तक कि संविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रों को नामित हवाई कम्पनी की परिसंपत्ति के प्रमुख भाग के स्वामित्व के अतिरिक्त निम्न बातें भी प्राप्त न हों --

- (1) नामित हवाई कम्पनी के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण,  
और

(11) वायुयानों के बेड़ों/हवाई सेवाओं के परिचालन में प्रयुक्त होने वाले उपकरणों के प्रमुख भाग का स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण ।

(5) इस अनुच्छेद के पैरा (1) और (2) के उपबन्धों के अनुपालन हो जाने पर इस प्रकार नामित और प्राधिकृत कोई हवाई कम्पनी किसी भी समय सम्मत सेवा का परिचालन शुरू कर सकती है लेकिन शर्त यह है कि जब तक उस सेवा के संबंध में प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 5 और 9 के उपबन्धों का अनुपालन नहीं होता तब तक कोई भी सेवा परिचालित नहीं होगी ।

(6) प्रत्येक संविदाकर्ता को यह अधिकार होगा कि यदि हवाई कम्पनी इस प्रकार के अधिकारों को देने वाले संविदाकारी पत्र की विधियों या विनियमों का अनुपालन न करती हो या प्रस्तुत करार में निर्धारित की गई शर्तों के अनुसार हवाई व्यवस्था का परिचालन नहीं कर पाती हो तो वह हवाई कम्पनी को प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 2 के पैरा (2) में निर्दिष्ट अधिकारों का प्रयोग करने से रोक दे अथवा हवाई कम्पनी द्वारा उन अधिकारों के प्रयोग पर ऐसी शर्तें लगा दे जिन्हें वह आवश्यक समझे । परन्तु इसके साथ शर्त यह है कि जब तक विधियों या विनियमों के और अधिक उल्लंघन को रोकने के लिए अधिकारों के प्रयोग को तत्काल रोक देना अथवा शर्तें लगा देना अनिवार्य न हो, इस अधिकार का प्रयोग दूसरे संविदाकारी पत्र से परामर्श कर लेने के बाद ही किया जाएगा ।

#### अनुच्छेद IV

(1) दोनों में से किसी भी संविदाकर्ता पत्र द्वारा नामित हवाई कम्पनी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं पर परिचालित होने वाले वायुयान, और ऐसे वायुयानों में मौजूद, उनके नियमित उपकरण, फालतू पुर्जे, ईंधन व मशीनी तेल, वायुयान में रखी सामग्री (जिसमें खाद्य पदार्थ, विविध पेय और तम्बाकू शामिल हैं) के दूसरे संविदाकर्ता पत्र के भूभाग में आने पर, उन पर से सभी सीमा-शुल्कों, निरीक्षण-शुल्कों व अन्य शुल्कों या करों की छूट रहेगी बशर्ते इस प्रकार के उपकरण और लाई गई दूसरी वस्तुएं तब तक वायुयान पर ही रहेंगी जब तक कि पुनः उनका आयात नहीं होता ।

(2) एक संविदाकर्ता पत्र के भूभाग के दूसरे पत्र की नामित हवाई कम्पनी के द्वारा या उसकी ओर से लाए गए अथवा इस प्रकार की नामित हवाई कम्पनी द्वारा परिचालित वायुयान पर पूर्णतया अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं के परिचालन के

उद्देश्य से रखे हुए ईंधन मशीनी तेल, फालतू पुर्जे, नियमित उपकरण और वायुयान की सामग्री जैसे सामान पर सीमा-शुल्कों, निरीक्षण-शुल्कों, अथवा पहले संविदाकर्ता के भूभाग में लाए जाने वाले इस प्रकार के अन्य प्रभारों की कूट रहेगी। यह कूट उस दशा में भी रहेगी जब कि इस सामान का प्रयोग यात्रा के ऐसे भाग में किया जाना हो, जो कि संविदाकर्ता देश के भूभाग से होकर की जाए जिसमें उसे वायुयान पर रखा गया हो। ऊपर जिन वस्तुओं का उल्लेख किया गया है उन्हें सीमाशुल्क अधिकारियों के पर्यवेक्षण अथवा नियन्त्रण में रखने के लिए कहा जा सकता है।

(3) दोनों में से किसी एक संविदाकर्ता पक्ष के द्वारा वायुयान द्वारा ले जाए जाने वाले नियमित उपकरण, फालतू पुर्जे, वायुयान-सामग्री और ईंधन और मशीनी तेल आदि जो सामान रख लिए गए हों, उन्हें दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में केवल उस पक्ष के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से ही उतारा जा सकता है। सीमा-शुल्क प्राधिकारी को यह अधिकार होगा कि वे उस सामग्री को तब तक के लिए अपने पर्यवेक्षण में रखने के लिए कहें जब तक कि सीमा-शुल्क के विनियमों के अनुसार उसका पुनः निर्यात नहीं कर दिया जाता अथवा उसे बेच नहीं दिया जाता।

(4) एक संविदाकर्ता पक्ष के वायुयान द्वारा दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में ले जाए जाने वाले ईंधन, मशीनी तेल, फालतू पुर्जे, नियमित वायुयान उपकरण और वायुयान सामग्री जो पूर्णरूप से दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में दो स्थानों के बीच उड़ान करने के लिए ही प्रयोग की जाएंगी, उन पर सीमा-शुल्क, निरीक्षण-शुल्क और इसी प्रकार के अन्य शुल्कों और प्रभारों के संबंध में जो शर्तें आदि लाई जाएंगी वे उन शर्तों आदि की अपेक्षा कम अनुकूल नहीं होंगी जो राष्ट्रीय हवाई कम्पनियों अथवा इस प्रकार की उड़ानों का परिचालन करने वाली सर्वाधिक अनुग्रह-प्राप्त कम्पनियों पर लाई गई हों।

#### अनुच्छेद V

प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष अपनी नामित हवाई कम्पनी से दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को हवाई व्यवस्था के प्रकार, उपयोग किए जाने वाले वायुयान के प्रकार, उड़ानों की अनुसूचियों से संबंधित विवरण तथा सम्मत सेवाओं के परिचालन से संबंधित अन्य सभी संगत सूचनाएं सम्मत सेवाओं के शुरू होने से पहले व्यवहारतः जितना संभव हो सके उतना पहले, भिजवा देगा।

इनमें वे सूचनाएं भी सम्मिलित होंगी जो वैमानिक अधिकारियों को इस बात के सम्बन्ध में संतोष कराने के लिए आवश्यक हों कि प्रस्तुत करार की शर्तों का पालन ठीक ढंग से हो रहा है। सम्मत सेवाओं से संबंधित किसी भी परिवर्तन पर इस अनुच्छेद की शर्तें इसी प्रकार लागू होंगी।

### अनुच्छेद VI

(1) एक संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में प्रवेश करने और वहां से जाने के संबंध में, अन्तर्राष्ट्रीय विमान-चालन में संलग्न विमान के प्रवेश तथा प्रस्थान पर, अथवा इस प्रकार के विमान की उस भूभाग पर से हो कर उड़ानों पर लागू होने वाले उस पक्ष के कानून और विनियम दूसरे संविदाकर्ता पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी पर भी लागू होंगे।

(2) एक संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में यात्रियों, विमान के कर्मी-दल, माल और ढाक के प्रवेश और उनके वहां रुकने और वहां से बाहर जाने पर जो विधियां या विनियम लागू होते हैं - जैसे कि प्रवेश करने, बाहर जाने, उत्प्रवास और आप्रवास से संबंधित औपचारिकताएं तथा सीमा-शुल्क और सफाई आदि के संबंध में किए जाने वाले उपाय - वे विधियां और विनियम दूसरे संविदाकर्ता पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी के वायुयान द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों, कर्मी-दल, माल और ढाक पर भी लागू होंगे।

(3) प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष यह वचन देता है कि वह अपने द्वारा नामित हवाई कम्पनी को दूसरे संविदाकर्ता पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी की तुलना में प्रस्तुत अनुच्छेद द्वारा निरूपित कानूनों और विनियमों को लागू करने के मामले में तरजीह नहीं देगा।

(4) एक संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में दूसरे संविदाकर्ता पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी के वायुयान पर हवाई पत्तन और विमानन संबंधी दूसरी सुविधाओं का उपयोग करने के लिए जो प्रभार लगाए जासों वे, इसी प्रकार की अन्तर्राष्ट्रीय विमान व्यवस्था में लगे हुए राष्ट्रीय कम्पनी के किसी वायुयान द्वारा दिए जाने वाले प्रभार से अधिक न होंगे।

### अनुच्छेद VII

(1) एक संविदाकर्ता पक्ष द्वारा दिए हुए उड़न-योग्यता के प्रमाण-पत्र, और सक्षमता के प्रमाण-पत्र और ऐसे लाइसेंस जो उसने दिए हों या जिन्हें

उसने विधिमाम्य माना हो, दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के द्वारा भी विधिमान्यता की अवधि में विधिमाम्य माने जायेंगे ।

(2) पर, प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष अपने इस अधिकार को सुरक्षित रखता है कि दूसरे संविदाकर्ता पक्ष या किसी अन्य राज्य के द्वारा अपने राष्ट्रियों को दिए हुए सत्तापता के प्रमाण-पत्रों और ऐसे लाइसेंसों को जो उसने दिए हों या जिन्हें उसने विधिमाम्य माना हो, अपने भूभाग में उड़ान के प्रयोजन के लिए विधिमाम्य न मानें ।

### अनुच्छेद VIII

(1) प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष की नामित हवाई कंपनियों को दोनों पक्षों के भूभागों के बीच और उनसे आगे अन्तर्राष्ट्रीय यातायात को ले जाने के लिए सब प्रकार से उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे ।

(2) दोनों में से किसी भी संविदाकर्ता पक्ष की नामित हवाई कंपनी द्वारा, सम्मत हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन में दूसरे पक्ष की नामित कंपनी के हितों का ध्यान रखा जाना चाहिए ताकि पूर्णतः या आंशिक रूप में उसी मार्ग पर दूसरे पक्ष की नामित कंपनी द्वारा परिचालित व्यवस्था पर कोई अनुचित प्रभाव न पड़ने पाए ।

(3.1) हवाई व्यवस्था की क्षमता, आवृत्ति तथा प्रकार, अर्थात् व्यवस्था दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में से होकर आगे जाती है या वहीं समाप्त हो जाती है, इन बातों को इस अनुच्छेद में विहित सिद्धांतों के अनुसार नामित हवाई कंपनियां तय करेंगी ।

(3.2) दोनों पक्षों में से किसी भी संविदाकर्ता पक्ष द्वारा नामित हवाई कंपनी द्वारा चलाई जाने वाली हवाई व्यवस्थाओं की क्षमता अथवा संख्या में किसी भी प्रकार की वृद्धि के विषय में पहले नामित हवाई कंपनियां आपस में सहमत होंगी और तब यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं तथा संयुक्त रूप से समंत और निश्चित किसी भी अन्य यातायात के आधार पर दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी इस सहमति का अनुमोदन करेंगे । जब तक इस प्रकार की सहमति या फैसला न हो जाए तब तक हवाई व्यवस्थाओं की क्षमता और संख्या के बारे में जो अधिकार पहले से लागू होंगे वे ही कायम रहेंगे ।

(3.3) यदि किसी ऐसे विषय पर संविदाकर्ता पक्षों की नामित हवाई कंपनियों की सहमति न हो पाए जिस पर इस अनुच्छेद के पैरा (3.2) के उपबंधों के अंतर्गत उनकी सहमति होनी चाहिए, तो संविदाकर्ता पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी उसका फैसला कराने का प्रयत्न करेंगे।

(3.4) क्षमता कितनी रखी जाए, व्यवस्थाओं की आवृत्ति, क्या होगी, और हवाई व्यवस्था किस प्रकार की होगी अर्थात् दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भूभाग में से होकर आगे जाना होगा अथवा वहीं यात्रा समाप्त करनी होगी - इन बातों के बारे में इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार जो सहमति हो जाएगी उसका संविदाकर्ता पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के बीच होने वाले पत्रों के विनिमय में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाएगा।

#### अनुच्छेद IX

(1) किसी भी सम्मत व्यवस्था में टैरिफ उचित स्तर पर निश्चित किए जाएँ और इसके लिए परिचालन के व्यय, उचित लाभ, व्यवस्था की विशेषताओं (जैसे गति और स्थान का स्तर) तथा निर्दिष्ट मार्ग के किसी भाग के लिए अन्य हवाई कंपनियों के टैरिफों, आदि संगत तथ्यों का यथेष्ट ध्यान रखा जाएगा। ये टैरिफ इस अनुच्छेद के निम्नलिखित उपबंधों के अनुसार स्थिर किए जाएँगे।

(2) यदि संभव हो तो संबंधित नामित हवाई कंपनियों के बीच निर्दिष्ट प्रत्येक मार्ग के संबंध में इस अनुच्छेद के पैरा (1) में उल्लिखित टैरिफों और उनके साथ लिए जाने वाले स्जेंसी कमीशन की दरें, उस मार्ग पर अथवा उसके किसी भाग पर चलने वाली हवाई कंपनियों से परामर्श करके निर्धारित कर ली जाएँगी, और जहाँ संभव होगा वहाँ ये निर्धारण अन्तर्राष्ट्रीय वायु परिवहन संस्था के दर-निर्धारण विभाग द्वारा किए जाएँगे। इस प्रकार तय किए गए टैरिफ दोनों संविदाकर्ता पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के अनुमोदन के अधीन होंगे।

(3) यदि नामित हवाई कंपनियाँ इनमें से किसी टैरिफ पर सहमत न हो सकें, या किसी अन्य कारण से कोई टैरिफ इस अनुच्छेद के पैरा (2) के उपबंधों के अनुसार तय न हो सकें तो संविदाकर्ता पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी आपस में सहमत होकर टैरिफ निर्धारित करने का प्रयत्न करेंगे।



(4) यदि वैमानिक अधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा (2) के अंतर्गत अपने सम्मुख रखे गए किसी टैरिफ का अनुमोदन करने में अथवा पैरा (3) के अंतर्गत कोई टैरिफ निश्चित करने में सहमत न हो सकें तो प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 14 के उपबंधों के अनुसार विवाद तय किया जाएगा ।

(5) यदि किसी भी संविदाकर्ता पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी असंतुष्ट हों तो प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 14 के पैरा (3) के उपबंधों के अतिरिक्त कोई भी टैरिफ लागू न होगा ।

(6) इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार टैरिफ निश्चित कर लिए जाने पर वे टैरिफ तब तक लागू रहेंगे जब तक कि इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार नए टैरिफ निश्चित न कर लिए जाएं ।

#### अनुच्छेद X

प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष अपने भूभाग में दूसरे पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी द्वारा यात्रियों, सामान और डाक ले जाने और भाड़े से संबंधित अर्जित राशि में से खर्च के बाद बची हुई राशि को, विनियम की सरकारी दर पर, निःशुल्क अंतरित करने का अधिकार देता है । जहां-जहां संविदाकर्ता पक्षों के बीच में अदायगी का तरीका किसी विशेष करार के अधीन हो, वहां वह विशेष करार ही लागू होगा ।

#### अनुच्छेद XI

प्रत्येक संविदाकर्ता पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को अपनी हवाई व्यवस्थाओं द्वारा प्रत्येक मास में दूसरे संविदाकर्ता पक्ष के भू-भाग को या भूभाग से या भूभाग से होकर ले जाए गए यातायात-संबंधी आंकड़े भेजेंगे जिनमें रवाना होने और पहुंचने के देशों तथा/या ऐसे यातायात के चढ़ने और उतरने के स्थानों से संबंधित आंकड़े रहेंगे । ऐसे आंकड़े यथाशीघ्र भेज दिए जाएंगे ।

#### अनुच्छेद XII

प्रस्तुत करार को लागू करने और इसके निर्वहन के लिए दोनों संविदाकर्ता पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी निकट सहयोग की भावना से नियमित रूप से विचार-विनिमय करेंगे ।

अनुच्छेद XIII

(1) दोनों में से कोई भी संविदाकर्ता पक्ष किसी भी समय प्रस्तुत करार में कोई भी संशोधन करने के लिए परामर्श करने का अनुरोध कर सकता है। यदि दोनों में से कोई भी संविदाकर्ता पक्ष यह समझे कि अनुच्छेद 12 के अर्थ के अंतर्गत विचार-विनिमय सफल नहीं रहा है तो प्रस्तुत करार के निर्वचन और अनुप्रयोग के बारे में परामर्श करने की भी आवश्यकता हो सकती है। ऐसा परामर्श अनुरोध की तारीख से साठ दिन के भीतर आरम्भ हो जाएगा। इस प्रकार के परामर्श के फलस्वरूप करार में किया गया कोई भी परिवर्तन विभिन्न सांविधानिक आवश्यकताओं को पूरा करने और राजनयिक पत्रों के विनिमय द्वारा पुष्टि हो जाने पर ही लागू होगा।

(2) यदि दोनों संविदाकर्ता पक्षों के लिए वायु परिवहन संबंधी सामान्य बहुपक्षीय करार लागू होता है तो इस करार में इस प्रकार संशोधन किया जा सकेगा कि वह इस करार के उपबंधों के अनुकूल हो।

8

अनुच्छेद XIV

(1) यदि संविदाकर्ता पक्षों के बीच में प्रस्तुत करार का निर्वचन करने या उसे लागू करने के संबंध में कोई विवाद उत्पन्न हो तो संविदाकर्ता पक्ष पहले आपस में ही इस विवाद को बातचीत के द्वारा तय करने का प्रयत्न करेंगे।

(2) यदि संविदाकर्ता पक्ष बातचीत के द्वारा विवाद को तय करने में असफल रहें तो :-

(क) वे परस्पर सहमति से नियुक्त किए गए किसी विवाचक अधिकरण या किसी अन्य व्यक्ति अथवा निकाय के सामने विवाद रखने पर सहमत हो सकते हैं; या

(ख) यदि वे इस प्रकार सहमत न हों या यदि विवाद को किसी विवाचक-अधिकरण के सामने रखने में तो सहमत हों परन्तु उक्त विवाचक अधिकरण के गठन के संबंध में सहमत न हो सकें तो कोई भी संविदाकर्ता पक्ष इस विवाद को निर्णय के लिए सक्षम किसी ऐसे अधिकरण के सामने रख सकता है जो आगे चल कर अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन के अंतर्गत स्थापित किया गया हो, या यदि ऐसा कोई अधिकरण न हो तो उक्त संगठन की परिषद् के सामने यह रखा जा सकता है।

(3) संविदाकर्ता पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा (2) के अंतर्गत दिए गए किसी भी निर्णय का अनुपालन करने का वचन देते हैं।

(4) यदि कोई संविदाकर्ता पक्ष या किसी संविदाकर्ता पक्ष की नामित हवाई कम्पनी इस अनुच्छेद के पैरा (2) के अंतर्गत दिए गए निर्णय का अनुपालन करने में असफल रहे तो, और जब तक असफल रहे तब तक, दूसरा संविदाकर्ता पक्ष उन अधिकारों या प्राधिकारों को सीमित कर सकता है, रोक सकता है या प्रतिसंहृत कर सकता है जो उसने प्रस्तुत करार के फलस्वरूप चूक करने वाले संविदाकर्ता पक्ष या उसकी नामित हवाई कम्पनी को दिए हैं।

#### अनुच्छेद XV

कोई भी संविदाकर्ता पक्ष दूसरे पक्ष को किसी भी समय इस बात का नोटिस दे सकता है कि वह प्रस्तुत करार को समाप्त करना चाहता है। इस नोटिस की सूचना साथ ही साथ अंतर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन को दी जाएगी। यदि दूसरे संविदाकर्ता पक्ष को नोटिस मिलने की तारीख से बारह महीने की अवधि की समाप्ति से पहले ही समाप्ता करके यह नोटिस वापस न ले लिया जाए तो उक्त अवधि की समाप्ति पर यह करार समाप्त हो जाएगा। यदि दूसरे संविदाकर्ता पक्ष से नोटिस की पावती न मिले तो जिस दिन यह नोटिस अंतर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन को मिला हो उसके चौदह दिन बाद दूसरे संविदाकर्ता पक्ष को भी मिला हुआ मान लिया जाएगा।

#### अनुच्छेद XVI

वर्तमान करार और अनुच्छेद 13 के अनुसार विनियम किए गए नोट अंतर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन के पास रजिस्ट्रीकृत किए जाएंगे।

#### अनुच्छेद XVII

(1) प्रस्तुत करार के अनुबन्ध को करार का अंग समझा जाएगा और जहां भी इस करार का उल्लेख किया जाएगा वहां इसमें अनुबन्ध का उल्लेख भी शामिल समझा जाएगा, बशर्ते कि स्पष्ट रूप से अन्यथा कोई उपबन्ध न रखा गया हो।

(2) प्रस्तुत करार सत्याकन के अधीन होगा और सत्याकन-पत्रों का विनियम यथा-सम्भव शीघ्रातिशीघ्र ब्रिसेल्स में किया जाएगा।

यह करार सत्याकन-पत्रों के विनियम की तारीख को लागू हो जाया ।

(3) इसके साक्ष्य में अपनी-अपनी सरकार से इस विषय में उचित रूप से प्राधिकार प्राप्त निम्न हस्ताक्षर-कर्ता पूर्णाधिकारियों ने प्रस्तुत करार पर हस्ताक्षर किए हैं ।

आज नई दिल्ली में तारीख 6 अप्रैल, 1967 को फ्रेंच, डच, अंग्रेजी और हिन्दी भाषाओं की दो दो मूल प्रतियों पर हस्ताक्षर किए गए । इनमें चारों ही भाषाओं के पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं । निर्वचन के सम्बन्ध में कोई मतभेद होने पर अंग्रेजी पाठ ही प्रामाणिक माना जाया ।

*J. D. M. M.*

कृते भारत सरकार

*1-1-7*

कृते बेल्जियम राज्य सरकार

अनुबंध

खंड - I

भारत सरकार द्वारा नामित हवाई कम्पनी को इस खंड में निर्दिष्ट मार्ग पर, दोनों दिशाओं में, हवाई व्यवस्थाएं परिचालित करने और इस खंड में निर्दिष्ट बेल्जियम के भू-भाग में यातायात के प्रयोजनों के लिए उतरने का अधिकार होगा :-

भारत के स्थान - बहरीन - कुवैत - बगदाद - तेहरान - धाहरान - ब्रेस्त - काहिरा - निकोसिया - स्थेन्स - रोम - मास्को - प्राग - बुडापेस्ट - बेलोड - वासा - ब्रुसेल्स तक और आवश्यकता होने पर इससे आगे पेरिस - लंदन - संयुक्त राज्य अमेरिका और / या कनाडा के स्थान ।

खंड - II

बेल्जियम की सरकार द्वारा नामित हवाई कम्पनी को इस खंड में निर्दिष्ट मार्ग पर दोनों दिशाओं में हवाई व्यवस्थाएं परिचालित करने और इस खंड में निर्दिष्ट भारत के भू-भाग में यातायात के प्रयोजनों के लिए उतरने का अधिकार होगा :-

बेल्जियम के स्थान - वियना - स्थेन्स - वासा - बेलोड - बुडापेस्ट - बुसारेस्ट - निकोसिया - इस्तम्बूल - तेल अवीव - दमिश्क - अमान - धाहरान - तेहरान - बगदाद - कराची - बम्बई तक और आवश्यकता होने पर इससे आगे बैंकाक - नाम पेंह - सैगोन - मनीला - टोकियो ।

खंड - III

यह आवश्यक नहीं है कि उड़ान इस निर्दिष्ट क्रम से ही हो और यदि हवाई कम्पनी चाहे तो किसी भी या सभी उड़ानों में उन्हें छोड़ा जा सकता है ।

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA  
AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF  
BELGIUM FOR AIR SERVICES BETWEEN  
AND BEYOND THEIR RESPECTIVE  
TERRITORIES

The Government of India and the Government of the Kingdom of Belgium being parties to the Convention on International Civil Aviation, and

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 "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Belgium, the Minister of Communications (Civil Aviation Administration) and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions; and in the case of

India, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Director General or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the route specified in such notification;

*n*  
(d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

}  
ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the route specified in the appropriate Section of the Annex thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(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 said territory for non-traffic purposes; and

(c) while operating an agreed service on a specified route to make stops in the said territory at the point specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

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

ARTICLE 3

(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 on the specified route.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, 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 in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline and to withhold or revoke the grant to the airline of the rights specified in paragraph (2) of Article 2 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 Contracting Party designating the airline 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 airline, have also

(i) effective control in the management of the designated airline, and

(ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless the provisions of Articles 5 and 9 of the present Agreement have been complied with in respect of that service.

R  
/

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by the airline of the rights specified in paragraph (2) of Article 2 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 the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 4

(1) Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party,

as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

*n* (2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from customs duties, inspection fees or similar charges imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision

up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar duties and charges treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

*ju*

ARTICLE 5

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, 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 6

(1) The laws and regulations of one Contracting

Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences to its own designated airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by the present Article.

(4) The charges imposed in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the 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 7

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid

by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity be recognised as valid by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

ARTICLE 8

*82*  
(1) 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 Parties.

*1*  
(2) 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 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.

(3.1) 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 in accordance with the principles laid down in this Article.

(3.2) 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.

*W*  
(3.3) If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of paragraph (3.2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement thereon.

*W*  
(3.4) 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 Contracting Parties.

ARTICLE 9

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service

(such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

*W*  
(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

*1*  
(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.



(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 14 of the present Agreement.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 10

*W* Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Party; wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such special agreement shall apply.

ARTICLE 11

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/or the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such

statistics shall be furnished as early as possible.

ARTICLE 12

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

ARTICLE 13

*W*  
(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 12 has been without success. Such consultation 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 diplomatic notes.

(2) If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that Agreement.

ARTICLE 14

(1) If any dispute arises between the Contracting

Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation :

(a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

*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 Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

{  
(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the

Contracting Party in default or to the designated airline of that Contracting Party or to the designated airline in default.

ARTICLE 15

✓  
Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires 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 acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 16

⚡  
The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 13 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 17

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

(2) The present Agreement shall be subject to ratification and the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible in Brussels. It shall come into force on the date of the exchange of instruments of ratification.

(3) In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at New Delhi this 6th day of April, 1967 in two originals in the French, Dutch, English and Hindi languages, the four texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretations, the English text shall prevail.

*Subramanian*

For the Government of  
India

*Leroy*

For the Government of the  
Kingdom of Belgium

(JEAN LEROY)

A N N E X

Section I

The airline designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of Belgium at the point therein specified :

Points in India - Bahrain - Kuwait - Baghdad - Teheran - Dhahran - Beirut - Cairo - Nicosia - Athens - Rome - Moscow - Prague - Budapest - Belgrade - Warsaw - to Brussels and if desired beyond to Paris - London - points in U.S.A. and/or Canada.

Section II

*B*  
The airline designated by the Government of Belgium shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of India at the point therein specified :

Points in Belgium - Vienna - Athens - Warsaw - Belgrade - Budapest - Bucharest - Nicosia - Istanbul - Tel Aviv - Damascus - Amman - Dhahran - Teheran - Baghdad - Karachi to Bombay and if desired beyond to Bangkok - Pnom Penh - Saigon - Manila - Tokyo.

Section III

Points need not be served in the order in which these have been specified and may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

R  
/

...

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE  
GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE RELATIF  
AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES  
RESPECTIFS ET AU DE-DELA.

.....

Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du  
Royaume de Belgique parties à la Convention relative  
à l'Aviation Civile Internationale,

*2*  
*4* Désireux de conclure un accord dans le but d'éta-  
blir des services aériens entre leurs territoires res-  
pectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :



ARTICLE 1.

Pour l'application du présent Accord et à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) l'expression "la Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de la dite Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention au sens des articles 90 et 94 de la dite Convention;

8  
b) l'expression "autorités aéronautiques" signifie, dans le cas de l'Inde, le Directeur Général de l'Aéronautique Civile et toute personne ou organisme habilité à assurer des fonctions présentement exercées par ledit Directeur Général ou des fonctions similaires, et dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministre des Communications (Administration de l'Aéronautique Civile) et toute personne ou organisme habilité à assumer des fonctions présentement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

c) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" signifie toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée, par notification écrite, faite à l'autre Partie Contractante en conformité de l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens sur les routes spécifiées dans la dite notification.

d) les mot et expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée aux articles 2 et 96 de la Convention.

./...

ARTICLE 2.

(1) Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'établir des services aériens sur la route spécifiée dans la section correspondante de l'Annexe au présent Accord (dénommés ci-après "services convenus" et "routes spécifiées");

(2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties Contractantes jouira des privilèges suivants :

- a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b) effectuer des escales dans ledit territoire à des fins non commerciales; et
- c) en exploitant un service convenu sur une route spécifiée, effectuer des escales dans ledit territoire au point spécifié à l'Annexe au présent Accord dans le but de débarquer et d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier;

(3) Rien au paragraphe (2) du présent Article ne sera interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises et du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3.

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur la route spécifiée.

(2) A la réception de la désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée, l'autorisation d'exploitation requise.

*S*  
/ (3) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront demander à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation de services aériens commerciaux internationaux.

(4) Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise de transport aérien et de suspendre et d'annuler l'octroi, à l'entreprise de transport aérien, des privilèges spécifiés au paragraphe (2) de l'article 2 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle estimerait nécessaires à l'exercice des dits privilèges par l'entreprise de transport aérien toutes les fois qu'elle n'est pas convaincue de ce que la propriété réelle et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont en mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

Pour l'application de ce paragraphe, l'expression "propriété réelle et contrôle effectif" signifie que chaque fois que l'entreprise de transport aérien désignée exploite ses services en vertu du présent Accord en concluant quelque accord que ce soit avec l'entreprise de

tout autre pays ou avec le Gouvernement ou les ressortissants de tout autre pays, la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou ses ressortissants ne seront pas réputés comme ayant la propriété réelle et le contrôle effectif de l'entreprise désignée, à moins que la Partie Contractante ou ses ressortissants, en plus de la propriété de la majeure partie de l'avoir de l'entreprise désignée, n'ait également

- i) le contrôle effectif dans la direction de l'entreprise désignée;
- ii) la propriété et le contrôle effectif de la majeure partie du parc aérien et de l'équipement utilisés pour l'exploitation des services.

*8* (5) Pour autant que les conditions des paragraphes (1) et (2) du présent article aient été remplies, une entreprise de transport aérien ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment commencer l'exploitation des services convenus, étant entendu que les conditions des articles 5 et 9 du présent Accord aient été remplies en ce qui concerne ces services.

(6) Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien des privilèges spécifiés au paragraphe (2) de l'article 2 du présent Accord ou de subordonner l'exercice des dits privilèges par l'entreprise de transport aérien à toutes conditions qu'elle estimerait nécessaires lorsque l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante conférant ces privilèges, ou, d'une autre manière n'exploite pas en conformité des conditions fixées par le présent Accord, étant entendu qu'à l'exception des cas où une suspension immédiate ou l'imposition de conditions est nécessaire pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, cette compétence ne sera exercée qu'après consultation de l'autre Partie Contractante.

./...

ARTICLE 4.

(1) Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante, aussi bien que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et huiles lubrifiantes et les approvisionnements de bord (y compris les denrées alimentaires, boissons et tabacs), se trouvant à bord de ces aéronefs seront exonérés, lors de leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ce même équipement et que ces mêmes approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

*N* { (2) Les approvisionnements en carburants et huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord, introduits dans le territoire d'une Partie Contractante par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou embarqués sur l'aéronef utilisé par cette entreprise de transport aérien désignée et destinés à être employés uniquement dans l'exploitation de services internationaux, seront exonérés de droits de douane, frais d'inspection ou droits analogues imposés dans le territoire de la première Partie Contractante, même si ces approvisionnements doivent être employés lors des parties du vol accomplies au-dessus du territoire de la Partie Contractante où ils ont été embarqués.

Les matières, dont question ci-dessus, peuvent être tenues d'être placées sous la surveillance ou le contrôle douanier.

(3) Les équipements normaux de bord, les pièces de rechange, les provisions de bord et les approvisionnements en carburants et en huiles librifiantes restant

./...

à bord des aéronefs de chacune des Parties Contractantes ne peuvent être déchargées dans le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de cette Partie, qui peuvent exiger que ces matières soient placées sous leur surveillance jusqu'au moment où ils sont réexportés ou qu'il en est disposé d'une autre manière en conformité des règlements douaniers.

(4) Les carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord embarqués sur des aéronefs de l'une des Parties Contractantes dans le territoire de l'autre Partie Contractante et employés uniquement au cours de vols entre deux points du territoire de la dernière Partie Contractante bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres droits et taxes analogues, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises de transport aérien nationales ou à l'entreprise la plus favorisée exploitant de tels vols.

ARTICLE 5.

Chaque Partie Contractante obligera son entreprise de transport aérien désignée à communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, avant l'inauguration des services convenus, la nature du service, le type d'aéronef à être employé, les horaires de vol, et toutes autres informations importantes concernant l'exploitation des services convenus y compris toutes informations qui pourraient être demandées en vue de fournir la preuve aux autorités aéronautiques que les prescriptions du présent Accord sont dûment observées. Les prescriptions du présent article s'appliqueront de même à tout changement concernant les services convenus.

./...

ARTICLE 6.

(1) Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui régissent l'entrée dans et la sortie de son territoire des aéronefs employés dans la navigation aérienne internationale ou pour des vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire, s'appliqueront à l'entreprise de transport aérien désigné de l'autre Partie Contractante.

SV  
h  
(2) Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui régissent l'entrée et le séjour dans et la sortie de son territoire, de passagers, d'équipages, de marchandises ou de courrier, comme les formalités relatives à l'entrée, la sortie, l'émigration et l'immigration aussi bien que les mesures douanières et sanitaires s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au fret ou au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante durant leur présence dans ledit territoire.

(3) Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à sa propre entreprise de transport aérien désignée en comparaison de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, dans l'application des lois et règlements prévus par le présent article.

(4) Les taxes imposées dans le territoire d'une Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités aéronautiques par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevées que celles payées par les aéronefs d'une entreprise nationale, employés dans des services internationaux analogues.

./...



ARTICLE 7.

(1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables pendant la période de leur validité par l'autre Partie Contractante.

W  
|  
(2) Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour les vols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

./...

ARTICLE 8.

(1) L'entreprise de transport aérien désignée, de chaque Partie Contractante bénéficiera à tous égards d'un traitement juste et équitable pour l'exploitation du trafic international entre les territoires des deux Parties et au-delà.

(2) Dans l'exploitation par l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties Contractantes des services aériens convenus, il sera tenu compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure, en tout ou partie, sur la même route.

W  
{ (3.1) La capacité mise en oeuvre, la fréquence des services à assurer et la nature de service aérien, c'est à dire qui transite par ou aboutit dans le territoire de l'autre Partie Contractante seront convenues en conformité des principes fixés dans le présent article.

(3.2) Chaque augmentation de la capacité à mettre en oeuvre, ou de la fréquence des services à assurer par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante sera convenue, en premier lieu, entre les entreprises désignées et sera soumise à l'approbation des autorités aéronautiques sur la base des besoins estimés du trafic entre les territoires des deux Parties et de tout autre trafic à convenir et à déterminer conjointement.

En attendant un tel accord ou arrangement, la capacité et la fréquence autorisées déjà mises en oeuvre seront maintenues.

(3.3) Si les entreprises désignées des Parties Contractantes ne parviennent pas à s'entendre sur toute

./...

question où leur accord est requis en vertu des dispositions du paragraphe (3.2) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront d'obtenir un accord à ce sujet.

SV  
4  
(3.4) La capacité à mettre en oeuvre, la fréquence des services à assurer et la nature de service aérien, c'est à dire qui transite par ou aboutit dans le territoire de l'autre Partie Contractante, comme convenu en conformité des dispositions du présent article, seront spécifiées dans un échange de lettres entre les Parties Contractantes.

ARTICLE 9.

(1) Les tarifs de tous services convenus seront fixés à des taux raisonnables en prenant en considération tous les éléments déterminants comprenant l'économie de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service considéré, tels la rapidité et le confort ainsi que les tarifs des autres entreprises sur une partie quelconque de la route spécifiée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

V { (2) Les tarifs auxquels le paragraphe (1) du présent article se réfère ainsi que les taux de commission d'agence appliqués conjointement avec eux pour chacune des routes spécifiées seront, si possible, fixés d'entente entre les entreprises de transport aérien désignées concernées, après consultation des autres entreprises desservant tout ou partie de cette route et un tel accord sera, autant que possible, basé sur le système adopté pour les tarifs de l'Association du Transport Aérien International. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(3) Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre au sujet de l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour quelque autre raison un tarif ne peut être établi en conformité des prescriptions du paragraphe (2) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront de le fixer d'un commun accord.

(4) Si les autorités aéronautiques ne peuvent pas s'entendre sur l'approbation de tout tarif qui leur est communiqué en vertu du paragraphe (2) du présent article ou sur la fixation de tout tarif en vertu du paragraphe (3), le différend sera réglé en conformité des dispositions de l'article 14 du présent Accord.

./...

(5) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques d'une des Parties Contractantes le désapprouvent, sauf sous l'empire des dispositions du paragraphe (3) de l'article 14 du présent Accord.

8V  
(6) Lorsque des tarifs ont été fixés en conformité des dispositions du présent article, ils resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs ont été fixés en conformité des dispositions du présent article.

ARTICLE 10.

o  
y  
4  
Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie le libre transfert au taux officiel d'échange des excédents de recettes sur les dépenses, réalisées sur son territoire en relation avec le transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie; si le système des paiements entre les Parties Contractantes est régi par un accord particulier, cet accord particulier sera d'application.

ARTICLE 11.

✓  
↳ Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des statistiques relatives au trafic transporté dans le courant de chaque mois par leurs services aériens à destination ou en provenance ou au travers du territoire de l'autre Partie Contractante, montrant les pays d'origine et de destination et/ou les points d'embarquement et de débarquement de ce trafic. Ces statistiques seront fournies aussi rapidement que possible.

./...

ARTICLE 12.

W { Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes procéderont régulièrement à un échange de vues sur l'exécution et l'interprétation du présent Accord.

./...



ARTICLE 13.

(1) Des consultations peuvent être demandées à tout moment par chacune des Parties Contractantes en vue d'amender le présent Accord.

Des consultations peuvent également être demandées dans des domaines relatifs à l'interprétation et à l'exécution du présent Accord, si l'une des Parties Contractantes estime qu'un échange de vues au sens de l'article 12 n'a pas abouti. Ces consultations débiteront dans un délai de soixante jours à partir de la date de la demande. Toute modification au présent Accord résultant de ces consultations entrera en vigueur après que toutes les formalités constitutionnelles respectives auront été accomplies et qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

(2) Si une convention multilatérale générale relative au transport aérien entrerait en vigueur en liant les deux Parties Contractantes, le présent Accord sera amendé conformément aux dispositions de cette convention.

ARTICLE 14.

(1) Si un différend survient entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes chercheront tout d'abord à le résoudre par des négociations directes.

(2) Si les Parties Contractantes n'arrivent pas à s'entendre par ces négociations :

- Dr*
- a) elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord ou d'une autre personne ou organisme; ou
  - b) si elles ne s'entendent pas à ce sujet ou si, après avoir convenu de soumettre le différend à un tribunal arbitral, elles ne tombent pas d'accord sur sa composition, l'une et l'autre Partie Contractante pourront déférer le différend à tout tribunal qui a compétence de décision qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou à défaut d'un tribunal, au Conseil de cette Organisation.

*L*

(3) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe (2) du présent article.

(4) Si et tout le temps qu'une Partie Contractante ou une entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties Contractantes se soustrait à l'exécution d'une décision prise en application du paragraphe (2) du présent article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou annuler tous droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante défaillante ou à l'entreprise de transport aérien désignée de cette Partie Contractante ou à l'entreprise de transport aérien désignée défaillante.

ARTICLE 15.

Chaque Partie Contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie son désir de mettre fin au présent Accord. Le même avis sera donné simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de l'avis par l'autre Partie Contractante à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré, d'un commun accord, avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante l'avis sera réputé reçu quatorze jours après la date à laquelle il aura été reçu par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

./...

ARTICLE 16.

SV { Le présent Accord et tout échange de notes effectué en conformité de l'Article 13 seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 17.

(1) L'Annexe au présent Accord sera réputée partie intégrante de l'Accord et toutes références à l'Accord comporteront référence à l'Annexe, sauf stipulations expresses contraires.

V (2) Le présent accord sera soumis à ratification et les instruments de ratification seront échangés le plus tôt possible à Bruxelles.

Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

(3) En foi de quoi, les plénipotentiaires sous-signés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à New Delhi le dixième jour du mois d'avril 1967

en deux originaux, en langues anglaise, hindi, française et néerlandaise, les quatre textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

*gandhi.*

Pour le Gouvernement  
de l'Inde,

*10-07*

Pour le Gouvernement  
du Royaume de Belgique,

Section I.

L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de l'Inde est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux directions sur la route spécifiée dans la présente Section et à atterrir à des fins commerciales dans le territoire belge au point y désigné:

Points en Inde - Bahrain - Kuwait - Bagdad -  
Teheran - Dhahran - Beirouth - Le Caire - Nicosie -  
Athènes - Rome - Moscou - Prague - Budapest -  
Belgrade - Varsovie -, à Bruxelles et si souhaité  
au delà vers Paris - Londres - des points aux  
Etats-Unis d'Amérique et/ou au Canada.

Section II.

L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la Belgique est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux directions sur la route spécifiée dans la présente Section et à atterrir, à des fins commerciales, dans le territoire de l'Inde, au point y désigné :

Points en Belgique - Vienne - Athènes - Varsovie -  
Belgrade - Budapest - Bucarest - Nicosie -  
Istamboul - Tel Aviv - Damas - Amman - Dhahran -  
Teheran - Bagdad - Karachi -, à Bombay et si  
souhaité au delà vers Bangkok - Pnom Penh -  
Saigon - Manille - Tokyo.

Section III.

Les points ne devront pas être desservis dans l'ordre énuméré et peuvent au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être omis au cours d'un vol ou de tous les vols.

AKKOORD TUSSEN DE REGERING VAN INDIE EN DE  
REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE BETREFFENDE  
DE LUCHTDIENSTEN TUSSEN HUN RESPECTIEVELIJKE  
GRONDGEBIEDEN EN VERDER OP.

.....

De Regering van Indië en de Regering van het  
Koninkrijk België, die beide het Verdrag inzake de  
Internationale Burgerlijke Luchtvaart hebben onder-  
tekend,

Wensende een akkoord te sluiten dat op het oog  
heeft luchtverbindingen in te stellen tussen hun res-  
pectievelijke grondgebieden en verder op,

Zijn overeengekomen hetgeen volgt :

ARTIKEL 1.-

Voor de toepassing van dit Akkoord en ten ware uit het verband anders zou blijken :

a) de uitdrukking "het Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, mede inbegrepen elke Bijlage aangenomen krachtens artikel 90 van dit Verdrag en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag volgens de artikelen 90 en 94 van gezegd Verdrag.

W.  
⚡  
b) de uitdrukking "luchtvaartautoriteiten" betekent voor wat betreft Indië, de Directeur-Generaal van de Burgerlijke Luchtvaart en elke persoon of elk orgaan bevoegd om de thans door gezegde Directeur-Generaal uitgeoefende functies of gelijkaardige functies te vervullen en, voor wat betreft het Koninkrijk België, de Minister van Verkeerswezen (Bestuur der Burgerlijke Luchtvaart) en elke persoon of elk orgaan bevoegd om de thans door gezegde Minister uitgeoefende functies of gelijkaardige functies te vervullen;

c) de uitdrukking "aangewezen luchtvervoersmaatschappij" betekent elke luchtvervoersonderneming die door een der Overeenkomstsluitende Partijen is aangewezen, door schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst, voor het exploiteren van de luchtdiensten op de routes die in deze kennisgeving zijn vastgesteld;

d) het woord en de uitdrukkingen "grondgebied", "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvervoersmaatschappij" en "niet-commerciële landingsplaats" moeten worden verstaan zoals zij zijn omschreven in de artikelen 2 en 96 van de Overeenkomst.

./...



ARTIKEL 2.-

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten vermeld in dit Akkoord met het doel luchtdiensten in te stellen op de in de overeenstemmende sectie van de bij dit Akkoord behorende Bijlage vastgestelde route (hierna aangeduid als "overeengekomen diensten" en "vastgestelde routes");

(2) Onder voorbehoud van de bepalingen van dit Akkoord zal de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvervoersmaatschappij van volgende rechten genieten :

- a) overvliegen, zonder te landen, van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- b) op gezegd grondgebied tussenlandingen maken voor niet-commerciële doeleinden, en
- c) bij het exploiteren van een overeengekomen dienst, op een vastgestelde route, landen op gezegd grondgebied op het bij dit Akkoord behorende Bijlage genoemde punt om er, in internationaal verkeer, passagiers, vracht en post op te nemen en af te zetten.

(3) Niets in paragraaf (2) van dit artikel zal worden opgevat als zijnde het toekennen aan de luchtvervoersmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, van het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, passagiers, vracht en post op te nemen met bestemming naar een ander punt van het grondgebied van deze andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3.-

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal het recht hebben om schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvervoersmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de vastgestelde route.

(2) Bij ontvangst van de aanwijzing moet de andere Overeenkomstsluitende Partij, onder voorbehoud van het bepaalde bij Paragrafen (3) en (4) van dit artikel, onverwijld aan de aangewezen luchtvervoersmaatschappij de vereiste exploitatie-vergunning uitreiken;

*W*  
(3) De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zullen van de luchtvervoersonderneming aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen eisen dat zij aantoonst dat zij in staat is te voldoen aan de eisen welke worden gesteld op grond van de wetten en de reglementen, gewoonlijk door die autoriteiten, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, met betrekking tot de exploitatie van internationale commerciële luchtdiensten toegepast;

(4) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal het recht hebben om de aanwijzing van een luchtvervoersmaatschappij te weigeren en de rechten vermeld in paragraaf (2) van artikel 2 van dit Akkoord te schorsen en in te trekken of de voorwaarden vast te stellen die zij nodig acht voor het uitoefenen van deze rechten door de luchtvervoersmaatschappij telkens als zij niet er van overtuigd is dat het overwegende eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht van deze luchtvervoersmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

Voor de toepassing van deze paragraaf betekent de uitdrukking "overwegend eigendomsrecht en daadwerkelijk toezicht" dat telkens de aangewezen luchtvervoersmaat-

schappij haar diensten exploiteert op grond van dit Akkoord door het sluiten van een akkoord, zij het met de maatschappij van enig ander land of met de Regering of de onderdanen van enig ander land, de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvervoersmaatschappij heeft aangewezen of haar onderdanen zullen niet aangezien zijn als hebbende overwegend eigendomsrecht en daadwerkelijk toezicht van de aangewezen maatschappij, ten ware bij de Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen, buiten het eigendom van het grootste deel van het vermogen van de aangewezen maatschappij, niet eveneens berusten

i) het daadwerkelijk toezicht van de leiding van de aangewezen maatschappij;

ii) het eigendom en het daadwerkelijk toezicht van het grootste deel van de luchtvloot en de uitrusting die voor de exploitatie van de diensten zijn ingezet.

(5) Voor zover aan de bij paragrafen (1) en (2) van dit artikel vastgestelde voorwaarden is voldaan, zal een aldus aangewezen en toegelaten luchtvervoersmaatschappij op elk oogenblik de exploitatie van de overeengekomen diensten mogen beginnen, met dien verstande dat aan de voorwaarden van artikelen 5 en 9 van dit Akkoord met betrekking tot deze diensten wordt voldaan.

(6) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de uitoefening van de bij paragraaf (2) van artikel 2 van dit Akkoord genoemde rechten door een luchtvervoersmaatschappij kunnen schorsen of de uitoefening van deze rechten door de luchtvervoersmaatschappij aan alle voorwaarden die zij noodzakelijk mocht achten onderwerpen ingeval de luchtvervoersmaatschappij de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partij, die deze rechten toekent, niet in acht neemt dan wel, op enige

andere manier, niet exploiteert overeenkomstig de door dit Akkoord gestelde eisen, met dien verstande dat buiten de gevallen waarin een onmiddellijke schorsing of het opleggen van voorwaarden noodzakelijk is om nieuwe overtredingen van de wetten en reglementen te voorkomen, deze bevoegdheid slechts na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij zal worden uitgeoefend.

ARTIKEL 4.-

(1) De in het internationaal verkeer door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvervoersmaatschappij gebruikte luchtvaartuigen alsmede hun normale uitrusting, de reserve-onderdelen, de voorraden aan brandstof en smeerolie en de boordvoorraden (inbegrepen de voedingswaren, dranken en tabak) welke aan boord van de bedoelde luchtvaartuigen blijven, zullen bij aankomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling genieten van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of taxes, voor zover deze uitrusting en deze voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij heruitgevoerd worden.

*nr* (2) De voorraden aan brandstof en smeerolie, de reserve-onderdelen, de normale uitrusting en de boordvoorraden die worden ingebracht op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of voor rekening van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvervoersmaatschappij of opgeladen aan boord van het door deze aangewezen luchtvervoersmaatschappij gebruikte luchtvaartuig en bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor de exploitatie van internationale diensten, zullen vrijstelling genieten van douanerechten, inspectiekosten of gelijksoortige rechten geheven op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij zelfs indien deze voorraden moeten gebruikt worden tijdens gedeelten van vluchten uitgevoerd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij werden opgeladen.

De goederen, waarvan hoger spraak, zullen onder het toezicht of onder controle der douane kunnen worden geplaatst.

(3) De normale boorduitrustingen, de reserve-onderdelen, de boordvoorraden en de voorraden aan brandstof

en smeerolie die aan boord blijven van de luchtvaartuigen van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen niet op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij gelost worden zonder toestemming van de douaneautoriteiten van deze Partij die kunnen eisen dat deze goederen onder hun toezicht blijven geplaatst totdat zij zijn wederuitgevoerd of totdat er anders wordt over beschikt overeenkomstig de douanereglementen.

8  
(4) De brandstof en smeerolie, de reserve-onderdelen, de normale uitrusting van de luchtvaartuigen en de boordvoorraden welke worden opgeladen op luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en uitsluitend worden gebruikt tijdens vluchten tussen twee punten van het grondgebied van deze laatste Overeenkomstsluitende Partij zullen, voor wat betreft de douanerechten, de inspectiekosten en andere gelijksoortige rechten en taxes, een niet minder gunstige behandeling genieten als die welke van toepassing is op de nationale luchtvervoersmaatschappijen of op de meest bevoorrechte exploitant van soortgelijke vluchten.

./...

ARTIKEL 5.-

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal haar aangewezen luchtvervoersmaatschappij de verplichting opleggen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zolang mogelijk op voorhand, voordat de overeengekomen diensten worden opengesteld, mededeling te doen van de aard van de dienst, het type van het te gebruiken luchtvaartuig, de uurregelingen en alle andere belangrijke gegevens betreffende de exploitatie van de overeengekomen diensten, mede inbegrepen alle gegevens die mochten worden geëist met het doel aan de luchtvaartautoriteiten het bewijs te leveren dat de voorschriften van dit Akkoord daadwerkelijk worden in acht genomen. De voorschriften van dit artikel zullen eveneens toepasselijk zijn op elke wijziging met betrekking tot de overeengekomen diensten.

ARTIKEL 6.-

(1) De wetten en reglementen van een der Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot het binnenkomen in en het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, in gebruik bij de internationale luchtvaart, of voor het uitvoeren van vluchten met deze luchtvaartuigen boven dit grondgebied, zullen toepasselijk zijn op de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

8V  
4  
(2) De wetten en reglementen van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot het binnenkomen in, het verblijf binnen en het vertrek uit haar grondgebied, van passagiers, bemanningen, vracht of post, evenals de formaliteiten ten aanzien van het binnenkomen in, het vertrek uit, de emigratie en de immigratie, mede de douane- en hygiënemaatregelen, zullen toepasselijk zijn op de passagiers, de bemanningen, de vracht en de post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij tijdens hun aanwezigheid in gezegd grondgebied.

(3) Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich er toe geen voorrechten toe te staan aan haar eigen aangewezen luchtvervoersmaatschappij bij vergelijking met de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij toepassing van de wetten en reglementen die bij dit artikel voorzien zijn.

(4) De taxes die in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden geheven voor het ingebruiknemen van de luchthavens en van andere luchtvaartfaciliteiten door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij zullen niet hoger zijn dan die welke worden betaald door de luchtvaartuigen van een nationale maatschappij die in gelijksoortige internationale diensten gebruikt worden.

./...



ARTIKEL 7.-

(1) De bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen zullen gedurende de periode dat ze van kracht zijn door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend.

*n* (2) Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich nochtans het recht voor om, voor wat betreft het vliegen over haar eigen grondgebied, de door de andere Overeenkomstsluitende Partij of door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikte of voor hen geldig verklaarde bewijzen van geschiktheid en vergunningen, niet als geldig te erkennen.

ARTIKEL 8.-

(1) De aangewezen luchtvervoersmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij moet in elk opzicht een rechtvaardige en billijke behandeling genieten voor de exploitatie van het internationaal vervoer tussen de grondgebieden van de twee Partijen en verder op.

(2) Bij de exploitatie, door de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij, van de overeengekomen luchtdiensten, wordt rekening gehouden met de belangen van de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, ten einde de diensten die deze laatste geheel of gedeeltelijk op dezelfde route onderhoudt, niet onredelijk te beïnvloeden.

(3.1) De capaciteit, de frequentie van de te onderhouden diensten en de aard van de luchtdienst, w.z. die transiteert door of eindigt in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zullen worden vastgesteld overeenkomstig de in dit artikel genoemde beginselen.

(3.2) Ten aanzien van elke opvoering van de capaciteit of van de frequentie van de door de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij te onderhouden diensten, wordt in de eerste plaats tussen de aangewezen maatschappijen overleg gepleegd en zal zij worden onderworpen aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten op basis van de geachte verkeersbehoeften tussen de grondgebieden van de twee Partijen en van elk ander overeengekomen verkeer dat gezamenlijk dient bepaald.

In afwachting van een dergelijk akkoord of schikking zullen de bestaande capaciteit en frequentie worden gehandhaafd.

./...

(3.3) Indien de aangewezen luchtvervoersmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen geen overeenstemming kunnen bereiken voor een kwestie waar haar akkoord krachtens de bepalingen van paragraaf (3.2) van dit artikel noodzakelijk is, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen desbetreffend trachten een akkoord te bereiken.

*W* (3.4) De capaciteit, de frequentie van de te onderhouden diensten en de aard van de luchtdienst, w.z. die transiteert door of eindigt in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zoals overeengekomen op grond van de bepalingen van dit artikel, *7* zullen in een uitwisseling van brieven tussen de Overeenkomstsluitende Partijen worden vastgesteld.

ARTIKEL 9.-

(1) De tarieven van alle overeengekomen diensten zullen op een redelijk peil worden vastgesteld waarbij in het bijzonder rekening zal worden gehouden met de economische exploitatie, de normale winsten, de kenmerken van de beschouwde dienst als snelheid en comfort en met de tarieven van de andere maatschappijen op een der welk gedeelte van de genoemde route. Deze tarieven zullen worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

8V  
{ (2) De tarieven naar welke in paragraaf (1) van dit artikel wordt verwezen, alsmede het peil van de commissielonen voor de agentschappen die samen met de tarieven worden toegepast voor elkeen van de genoemde routes zullen, zo mogelijk, in overleg tussen de betrokken aangewezen luchtvervoersmaatschappijen worden vastgesteld, na goedkeuring van de andere maatschappijen die deze route geheel of gedeeltelijk bedienen en dergelijk akkoord zal zoveel mogelijk gegrondvest zijn op het voor de tarieven van de International Air Transport Association (I.A.T.A.) aangenomen systeem.

De aldus overeengekomen tarieven zullen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

(3) Indien de aangewezen maatschappijen nopens een der tarieven geen overeenstemming kunnen bereiken of indien om enig andere reden geen tarief kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van paragraaf (2) van dit artikel, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen trachten het tarief in gemeen overleg vast te stellen.

(4) Indien de luchtvaartautoriteiten omtrent de goedkeuring van een tarief dat haar wordt medegedeeld overeenkomstig paragraaf (2) van dit artikel of omtrent het vaststellen van een tarief krachtens paragraaf (3)

./...

geen overeenstemming kunnen bereiken, zal het geschil worden geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 14 van dit Akkoord.

ju (5) Geen tarief zal van kracht worden indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen haar afkeuring van het tarief heeft doen blijken, behalve voor de toepassing van de bepalingen van paragraaf (3) van artikel 14 van dit Akkoord.

(6) Wanneer de tarieven overeenkomstig de bepalingen van dit artikel zijn vastgesteld, blijven deze van kracht totdat de nieuwe tarieven overeenkomstig de bepalingen van dit artikel worden vastgesteld.

./...

ARTIKEL 10.-

zw  
{ Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich er toe de andere Partij te laten genieten van de vrije overdracht, aan de officiële wisselkoers, van het overschot der ontvangsten op de uitgaven die op haar grondgebied plaatshebben met betrekking tot het vervoer van passagiers, reisgoed, post en vracht door de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van de andere Partij; indien het betalingstelsel tussen de Overeenkomstsluitende Partijen door een bijzondere overeenkomst wordt geregeld is deze bijzondere overeenkomst toepasselijk.

./...

ARTIKEL 11.-

W  
⚡  
De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen zullen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van de statistieken betreffende het maandelijks vervoer door haar luchtdiensten met bestemming naar, afkomstig van of transiterend door het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met opgave van de landen van herkomst en van bestemming en/of van de punten waar het verkeer opgenomen en afgezet wordt. De mededeling van deze statistieken zal zo vlug mogelijk geschieden.

./....

ARTIKEL 12.-

sv  
⚡ In een geest van nauwe samenwerking zullen de  
luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstslui-  
tende Partijen regelmatig van gedachten wisselen in  
verband met de toepassing en de uitlegging van dit  
Akkoord.



ARTIKEL 13.-

(1) Besprekingen kunnen te allen tijde door elke Overeenkomstsluitende Partij worden aangevraagd met het oog op aan dit Akkoord aan te brengen wijzigingen. Besprekingen kunnen eveneens worden aangevraagd voor zaken betreffende de uitlegging en de toepassing van dit Akkoord indien door een der Overeenkomstsluitende Partijen geacht wordt dat een gedachtenwisseling in de zin van artikel 12 geen oplossing heeft gebracht. Deze besprekingen zullen binnen een tijdsbestek van 60 dagen gerekend van de datum van de aanvraag moeten aanvragen. Elke wijziging aan dit Akkoord tengevolge van deze besprekingen zal van kracht worden nadat al de respectievelijke grondwettelijke formaliteiten zullen zijn vervuld en zij door een uitwisseling van diplomatieke nota's zal zijn bevestigd.

(2) Ingeval beide Overeenkomstsluitende Partijen zich bij een algemeen multilateraal verdrag, dat van kracht wordt, hebben aangesloten, zal dit Akkoord worden gewijzigd overeenkomstig de beschikkingen van bedoeld verdrag.

ARTIKEL 14.-

(1) Indien een geschil zich voordoet tussen de Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging en de toepassing van dit Akkoord, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen het eerst door middel van een onderlinge bespreking trachten op te lossen.

(2) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen door deze bespreking geen overeenstemming kunnen bereiken

a) kunnen ze overeenkomen dat het geschil zal worden onderworpen aan de beslissing van een scheidsgerecht gemeenschappelijk aangewezen of van een ander persoon of orgaan; of

N  
b) indien zij hieromtrent geen overeenstemming kunnen bereiken of indien zij, nadat overeengekomen is het geschil aan een scheidsrechterlijke beslissing te onderwerpen, nopens de samenstelling van het scheidsgerecht geen overeenstemming kunnen bereiken, mogen de ene en de andere Overeenkomstsluitende Partij het geschil verwijzen naar een rechtbank die mag beslissen en in de schoot van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie zal worden opgericht of bij ontstentenis in de Raad van deze Organisatie.  
}

(3) De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich er toe zich te houden aan elke uitspraak voortvloeiende uit de toepassing van paragraaf (2) van dit artikel.

(4) Indien en zolang een Overeenkomstsluitende Partij of een aangewezen luchtvervoersmaatschappij van beide Overeenkomstsluitende Partijen zich onttrekt aan de uitvoering van een uitspraak voortvloeiende uit de toepassing van paragraaf (2) van dit artikel, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten of voor-

./...

rechten beperken, schorsen of intrekken, welke zij krachtens deze Overeenkomst heeft verleend aan de ingebreke zijnde Overeenkomstsluitende Partij of aan de aangewezen luchtvervoersmaatschappij van deze Overeenkomstsluitende Partij of aan de ingebreke zijnde aangewezen luchtvervoersmaatschappij.

ARTIKEL 15.-

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Partij haar wens te kennen geven dit Akkoord op te zeggen. Dezelfde kennisgeving zal tegelijkertijd aan de Organisatie van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart worden gedaan. In dat geval zal dit Akkoord ophouden te bestaan twaalf maanden na de datum waarop de andere Overeenkomstsluitende Partij de berichtgeving heeft ontvangen ten ware het bericht van opzegging, in gemeen overleg, zou worden ingetrokken vóór het verstrijken van dit tijdsbestek. Zonder enig bericht van ontvangstgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij zal het bericht geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen nadat de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie het heeft ontvangen.

ARTIKEL 16.-

V  
⚡ Dit Akkoord en elke uitwisseling van nota's die plaats heeft overeenkomstig artikel 13 zullen worden ingeschreven bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

ARTIKEL 17.-

(1) De Bijlage bij dit Akkoord zal geacht worden een integrerend deel te vormen van het Akkoord en elke verwijzing naar het Akkoord zal eveneens voor de Bijlage gelden, behalve indien uitdrukkelijk anders vermeld.

(2) Dit Akkoord zal bekrachtigd worden en de bekrachtigingsoorkonden zullen zo spoedig mogelijk te Brussel worden uitgewisseld.

Het zal in werking treden op de datum van de uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden.

(3) Ten blijke waarvan de ondergetekende Gevolmachtigden, daartoe behoorlijk door hun respectievelijke Regeringen gemachtigd, dit Akkoord hebben ondertekend.

Gedaan te New Delhi op de zesde van de  
Maand april 1967

*Subramanian*

Voor de Regering van  
India,

*1-1-7*

Voor de Regering van het  
Koninkrijk België,

Sectie I.

De door de Regering van Indië aangewezen luchtvervoersmaatschappij bekomt toelating voor het exploiteren van luchtdiensten, in beide richtingen, op de in deze sectie genoemde route en voor het landen, voor commerciële doeleinden, in het Belgisch grondgebied op het er in genoemde punt :

Punten in Indië : Behrein - Koeweit - Bagdad - Teheran - Dharan - Beiroet - Kaïro - Nicosia - Athene - Rome - Moscow - Praag - Boedapest - Belgrado - Warschau, tot Brussel en indien gewenst verder op in de richting Parijs - Londen - punten in de Verenigde Staten van Amerika en/of Canada.

Sectie II.

*22*  
De door de Regering van België aangewezen luchtvervoersmaatschappij bekomt toelating voor het exploiteren van luchtdiensten, in beide richtingen, op de in deze sectie genoemde route en voor het landen, voor commerciële doeleinden, in het Indisch grondgebied op het er in genoemde punt :

Punten in België - Wenen - Athene - Warschau - Belgrado - Boedapest - Boekarest - Nicosia - Istanboel - Tel Aviv - Damascus - Amman - Dharan - Teheran - Bagdad - Karachi, tot Bombay en indien gewenst verder op in de richting Bangkok - Pnom Penh - Saigon - Manilla - Tokio.

Sectie III.

De punten moeten niet in de vermelde volgorde worden geëxploiteerd en mogen naar de keuze van de aangewezen luchtvervoersmaatschappij tijdens een vlucht of tijdens al de vluchten weggelaten worden.