

भारत गणराज्य तथा दिल्ली गणराज्य की सरकार
के मध्य विमान सेवा करार

भारत गणराज्य की सरकार तथा दिल्ली गणराज्य की सरकार (निम्न तलपत्रवाला 'पक्ष') कहा गया है;

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

जो अपने-अपने राज्याधीन के बीच आंतरराष्ट्रीय विमानन सेवाएं चलाने की इच्छुक हैं;

जो एयरलाइनों के बीच प्रतिस्पर्धा के आधार पर एक आंतरराष्ट्रीय विमान प्रणाली को प्रोत्साहित करना चाहते हैं;

जो आंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन में सुरक्षा और सुरक्षा के उच्चतम स्तर को सुनिश्चित तथा विमान की सुरक्षा के विरुद्ध क्षमकी के कार्टेवाइड के बारे में चिंता करते हुए जिससे व्यक्तियाँ अथवा सम्पत्तियाँ की सुरक्षा प्रभावित होती हो, जिससे विमान परिवहन के प्रचालन प्रतिकूल रूप से प्रभावित होते हों, तथा जिससे जनता के मन में नगर विमानन की सुरक्षा के प्रति विश्वास में कमी आती हो;

निम्न प्रकार से सहमत हुए हैं :-

अनच्छेद - एक
परिभाषा

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

1. "वैमानिकी प्राधिकारी" का आशय प्रत्येक पक्ष के लिए समय समय पर एक पक्ष द्वारा अन्य पक्ष को लिखित में यथा अधिसूचित प्राधिकारी अथवा प्राधिकारियों से है;

2. 'करार' का आशय एक 'करार' इसके अर्जुबध तथा इसके किसे भी संशोधन से है;

3. 'अभिसमय' का आशय, 7 दिसम्बर, 1944 को शिकाना में इस्तेाक्षर के लिए प्ररुत अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है तथा इसमें वह कोई भी संशोधन शामिल है तथा उसी समय के अर्जुन्द 94(क) के अधीन लागू किया गया है तथा जिसका अनुसमर्थन दोनों पक्षों ने कर दिया है तथा इसमें इस प्रकार के अर्जुवध अथवा संशोधन दोनों पक्षों के लिए भी प्रभावी है, अभिसमय के अर्जुन्द 90 के अधीन कोई भी संशोधन को अपनाया गया है;

4. 'नामित विमान कम्पनी' का आशय एक ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे इस करार के अर्जुन्द 3 (नामन और प्राधिकार) के अनुसार नामित और प्राधिकृत किया गया हो।

5. 'पूर्ण लागत' का आशय प्रदान की जाने वाली सेवा की लागत तथा प्रशासनिक आवरहैड के लिए उपयुक्त प्रभार सहित लागत से है;

6. 'अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं' का आशय एक ऐसी विमान सेवा से है जो एक राष्ट्र से अधिक राष्ट्र के राज्य क्षेत्र के ऊपर हवाई क्षेत्र से गुजरती हो।

7. 'मूल्य' का आशय यात्रियों (और उनके सामान) के वहन और/अथवा कर्गों (डाक को छोड़कर) एयरलाइनों जिसमें उनके एजेंट भी शामिल है द्वारा वर्मल जाने वाले विमान सेवा प्रभार के लिए किसी भी किराये दर अथवा विनिमय से है तथा वे शर्तों भी शामिल है जिसमें इस प्रकार के किराए, दर अथवा प्रभार की उपलब्धता भी शामिल है;

8. 'मूल्य' का आशय एयरलाइनों, जिसमें इनके एजेंट शामिल है, द्वारा प्रभारित हवाई सेवा में यात्रियों (तथा उनके बैगज) तथा/अथवा कर्गों (डाक को छोड़कर) के वहन के लिए किसी भी किराए, दर अथवा प्रभार, तथा ऐसे किराए, दर अथवा प्रभार की उपलब्धता को शामिल करने वाली स्थितियों से है;

9. "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना", "एयरलाइनों", "हवाई सेवा" तथा "राज्यक्षेत्र" का आशय अभिसमय के अर्जुन्द 2 तथा 96 में विनिर्दिष्ट है; तथा

10. 'प्रयोजता' का आशय हवाईअड्डा, विमान दिक्खालन अथवा विमानन सुरक्षा सुविधाओं अथवा सेवाओं का प्रबंधन के लिए एयरलाइनों पर लागू जाने वाले प्रभार से है जिसमें संबंधित सेवाएं तथा सुविधाएं सम्मिलित हैं।

**अनुच्छेद - 4
अधिकारों की मर्यादा**

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार के अर्जबध में उपर्युक्त रूप में विनिर्दिष्ट मार्ग पर अनुसंधित अन्तरराष्ट्रीय सेवाओं की स्थापना के प्रयोजन के लिए इस करार को निर्दिष्ट अधिकार प्रदान करेगा। इस प्रकार की सेवाओं और मार्गों को एतदुपरोक्त कथन: "सहमत सेवाएं" तथा "विनिर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है।

2. इस करार के प्राधान्यों के अनुसार, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :-

(क) बिना अवरोध के लिए अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र के ऊपर उड़ान भरने का अधिकार;

(ख) शेर-यातायात प्रयोजनों के लिए अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में रुकने का अधिकार;

(ग) विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक द्वारा नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) को इस करार के अर्जबध में मार्गों के लिए वर्णित स्थान (स्थानों) पर अन्य पक्षों के राज्यक्षेत्र में डाक को छोड़कर यात्रियों तथा कार्गो में अन्तरराष्ट्रीय यातायात अलग से अथवा संयुक्त रूप से उतारने तथा चढ़ाने का अधिकार होगा;

(घ) विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक द्वारा नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) को इस करार के अर्जबध में मार्गों के लिए वर्णित स्थान (स्थानों) के पीछे, मध्यवर्ती स्थानों तथा आगे के मार्गों पर तृतीय पक्ष के देशों के राज्यक्षेत्र में डाक को छोड़कर यात्रियों तथा कार्गो में अन्तरराष्ट्रीय यातायात अलग से अथवा संयुक्त रूप से उतारने तथा चढ़ाने का अधिकार होगा;

3. इस करार के अनुच्छेद 4 के अधीन उक्त नामित कम्पनियों से अलग, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी (कम्पनियों) भी इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) के उप पैरा ग्राफ (क) और (ख) में निर्दिष्ट अधिकारों को पाने के हकदार होंगी, बाहे वी इस करार के अंतर्गत नामित हों अथवा नहीं।

4. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) में निर्दिष्ट किसी भी बात का अर्थ यह नहीं माना जाएगा कि एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) द्वारा आय संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में उस दूसरे संविदाकारी पक्ष को राज्य क्षेत्र के अन्य स्थान के लिए डाक ले जाने सहित यात्रियों तथा कार्गो अधिकार मिल गया है जिसे अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में अन्य स्थान के लिए भेजा जा रहा है।

5. इस अनुच्छेद तथा इस करार की अनुसूची में वर्णित प्राधिकृत मग़ा तथा सेवाओं के प्रयोजन के लिए, प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन, अपने विशेषाधिकार पर ख़ाईलीज, बैट लीज तथा इंटरचेंज के द्वारा ऐसी सेवाएं प्रयोग करेंगे। सभी इंटरचेंज करार, विनियामक कार्या के अंतर्गत के लिए प्रचालक के राज्य के साथ पहले किए गए करार के बाद लीज विमान का पंजीयन करने वाले राज्य के अध्याधीन होंगे।

- (ग) एयरलाइन को नामित करने वाला पक्ष अर्जेंट-6 (संस्था) तथा अर्जेंट-7 (विमान संस्था) में निर्धारित मानकों का रख-रखाव तथा प्रशासन कर रहा है।
- (ख) नामित विमान कम्पनी कर्ना, विनियमों तथा नियमों की भांति विमान कम्पनी को पूरा करने में अड़ता प्राप्त है जो आवेदनों/आवेदनों पर विचार करने वाले पक्ष द्वारा अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए जो सामान्यतया लागू नियमों और विनियमों के अन्तर्गत होता है।
- (क) उस एयरलाइन का वास्तविक स्वामित्व तथा उसका प्रभारी नियंत्रण नामित एयरलाइन के पास होगा जिसमें उस पक्ष के राष्ट्रिक या दोनों पक्ष के राष्ट्रिक हैं।

2. प्रचालन प्राधिकार तथा तकनीकी अर्जमति के लिए निर्धारित काम तथा तथैके संबंधित कार्य पक्ष अर्जमति पक्ष अर्जमति प्रक्रियात्मक तथैके विना उपयुक्त प्राधिकार तथा अर्जमति की स्वीकृति देगी कि:-

1. प्रत्येक पक्ष को इस आधिकार होगा कि वह अर्जमति से लिए गए निर्देशों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजन से एक एयरलाइन अथवा एयरलाइनों को नामित कर सकता है। इस प्रकार नामित करने की जानकारी से लिखित रूप से अन्य संबंधितकारी पक्ष राजनयिक माध्यमों के द्वारा दी जाएगी तथा इसकी पहचान की जाएगी कि क्या एयरलाइन अन्तरराष्ट्रीय विमान परिवहन के लिए जो परिशिष्ट में दिए गए वायु सेवाओं के प्रकार के अन्तर्गत प्राधिकृत है।

अर्जेंट - 6
 एयरलाइन प्राधिकार

**अनुच्छेद - 2
प्राधिकार का प्रतिपक्ष**

1. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष, अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर रोक, निलम्बन और प्रचालन को सीमित रख सकती है बशर्ते कि:

- (क) उस एयरलाइन का वास्तविक नियंत्रण स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण अन्य संविदाकारी पक्ष के राष्ट्रों अथवा दोनों में निहित नहीं हो;
- (ख) वह एयरलाइन इस करार के अनुच्छेद-5 (कानूनों की प्रयोज्यता) वृत्तित कानूनों, विनियमों और नियमों का पालन करने में असफल रहती हो;
- (ग) अन्य संविदाकारी पक्ष इस करार के अनुच्छेद-6 (संरक्षा) में निर्धारित मानकों का रखरखाव और प्रशासन नहीं कर रही हो;

2. जब तक इस अनुच्छेद के उप पैराग्राफ 1ख अथवा 1ग के साथ और आगे अतिबंधन को और रोकने के लिए तात्कालिक कार्रवाई करना अनिवार्य न हो इस अनुच्छेद द्वारा स्थापित अधिकारों का निर्वह अन्य संविदाकारी पक्ष के साथ विचार विमर्श के बाद ही किया जा सकेगा।

3. यह अनुच्छेद इस करार के अनुच्छेद-7 (विमानन सुरक्षा) के प्रावधानों के अनुसार अन्य संविदाकारी पक्ष को एक एयरलाइन अथवा एयरलाइनों की प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर रोक, प्रति संहरण, सीमा अथवा प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर रोक लागू नहीं करेगा।

2. एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश, इसके अन्दर रहने तथा प्रस्थान करते समय, इसके राज्य क्षेत्र से यात्रियों, कर्मियों तथा विमान में कार्गो (प्रवेश, क्लीयरेंस, विमान सुरक्षा, आश्वासन, पासपोर्ट, सीमा शुल्क और सगरोध अथवा डाक के संबन्ध में डाक विनियम सहित) प्रवेश करने वाले अथवा प्रस्थान करने वाले से संबंधित इसके कानून और विनियमों का अर्जुपालन दूसरे पक्ष की एयरलाइनों के ऐसे यात्रियों, कर्मियों तथा कार्गो द्वारा अथवा उनकी ओर से तदनुक्रम अर्जुपालन सिनिहित किया जाएगा।

1. एक पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते समय अथवा वहां से प्रस्थान करते समय, विमान के प्रचालन तथा विनियम तथा विनियमों का अर्जुपालन एक सविवाकारी पक्ष की एयरलाइनों के साथ अर्जुपालन किया जाएगा।

अन्यथा - पाँच
कानूनों की प्रयोज्यता

अनुच्छेद - छः
शिक्षा

1. दोनों में से कोई भी पक्ष, वैमानिकी सुविधाओं, विमान कर्मी, विमान और नामित विमान कम्पनी के प्रचालन से संबंधित अन्य पक्ष द्वारा नामित विमान कर्मी के संबंध में अनुसूचित शिक्षा मानकों से संबंधित परामर्श करने का अनुरोध कर सकेगा।

2. यदि ऐसी परामर्श के बाद एक पक्ष को यह पता चलता है कि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ-1 में वर्णित क्षेत्रों में संरक्षा मानकों, जिन्हें अभिसमय के अनुसार संरक्षा मानकों को पूरा करने के लिए तैयार किया गया है, को अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित एयरलाइनों के संबंध में प्रभावी रूप से अनुसूचित व्यवस्थित नहीं किया जा रहा है तो अन्य संविदाकारी पक्ष इस प्रकार के निष्कर्ष तथा इन न्यूनतम मानकों के अनुकूल आवश्यक समझे जाने वाले कदमों को अधिसूचित कर सकेगा तथा अन्य पक्ष उपयुक्त निवारक कार्रवाई कर सकेगा।

3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के पास अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति के निलम्बन अथवा उसे स्थगित करने का अधिकार होगा यदि अन्य संविदाकारी पक्ष एक उपयुक्त समय में उपयुक्त निवारक कार्रवाई न कर दे।

4. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 3 के अनुसार एक संविदाकारी पक्ष को कोई कार्रवाई उस समय समाप्त कर दी जाएगी यदि उक्त कार्रवाई वर्तमान में ही कर दी गई है।

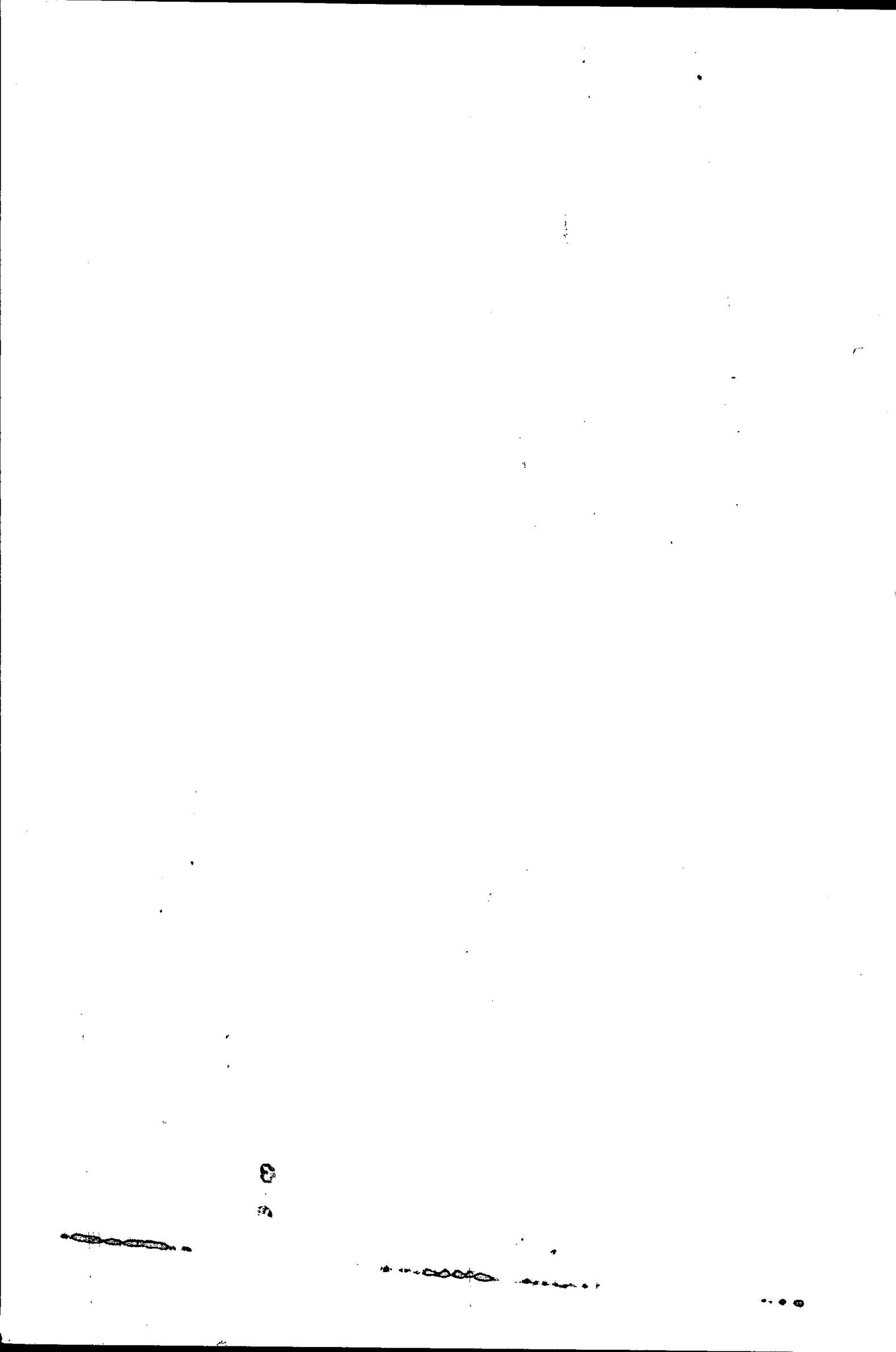
अनुसूची- सात
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कर्मियों के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों के अनुसूचकों द्वारा विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दृष्टिकोण के प्रति उनका दायित्व, इस प्रकार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कर्मियों के अंतर्गत अपने-अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को कम करने के लिए, दोनों पक्ष विशेष रूप से, 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित वायुयानों में सुरक्षा एवं कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित वायुयानों के विधि विरुद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय, 23 सितम्बर, 1971 को मॉस्को में हस्ताक्षरित सभ्यता संबंधी विधि-विरुद्ध कार्य दमन अभिसमय, 24 फरवरी, 1988 को मॉस्को में हस्ताक्षरित सभ्यता संबंधी विधि-विरुद्ध कार्य दमन अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय, 23 सितम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित वायुयानों के दमन संबंधी विधि विरुद्ध कृत्यों के दमन हेतु अनुसूचक प्रोटोकॉल के साथ-साथ नागर विमानन की सुरक्षा से संबंधित ऐसी किसी भी अन्य अभिसमय तथा प्रोटोकॉल, जिसका पालन दोनों पक्ष करते हैं, के अनुसूचक कार्यादेश करेंगे।

2. अनुसूचक किये जाने पर सविदाकारी पक्ष और कर्मियों के रूप से स्थित विमानों के अभिग्रहण किये जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई विमानन संचालकों की सुरक्षा के विरुद्ध और कर्मियों कृत्यों से बचाव के लिए अथवा नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य खतरों के लिए एक दृष्टिकोण को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुसूचकों के रूप में शामिल नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुसूचकों तक कार्य करेंगे जहाँ तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों के लिए अथवा अन्य स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्य क्षेत्र में हैं तथा उनके क्षेत्र में हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वह इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुसूचक कार्य करेंगे।

4. प्रत्येक पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्य क्षेत्र में विमानन की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, कर्मियों, जहाँ जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कर्मियों तथा विमान प्रचालकों से लादने से पहले या उसके दौरान, उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपबंध किये जायें। प्रत्येक पक्ष किसी विशेष खतरों का मुकामला करने हेतु विशेष उपबंध सुरक्षा उपाय करने के लिए एक दूसरे पक्ष द्वारा किये जायें अनुसूचक पर सकारात्मक विचार भी करेंगे।



5. जब किसी स्थित विमान के गैर कार्गो अभिग्रहण का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई विमान स्थलों की सुरक्षा के विच्छेद को डैंगर कार्गो का घात किया जाता है तो पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को घुरन्त समाप्त करने के लिए संघार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. जब एक पक्ष के पास यह विश्वास करने के औचित्यपूर्ण आधार हो कि दूसरा पक्ष इस अनुच्छेद के विमानन सुरक्षा संबंधी प्रावधानों से विमुख हो गया है, तो उस पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के साथ घुरन्त परामर्श का आर्योष कर सकते हैं। इस आर्योष की तिथि के 15 दिनों के भीतर किसी संतोषजनक समझौते पर पहुंचने में विफल रहने पर उस पक्ष की एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के प्रचालनिक प्राधिकरण तथा तकनीकी अनुमति वापस लिए जाने, समाप्त किए जाने, सीमित किए जाने अथवा उन पर शर्त लगाने का आधार बन जाएगा। किसी आपतस्थिति में आवश्यकता होने पर एक पक्ष 15 दिनों के समाप्त होने से पहले अनिमित्त कार्रवाई कर सकता है।

6. इस अनुच्छेद में निहित किसी भी बात के होने पर भी इस अनुच्छेद के अधीन अधिकारों का निर्वहण लागू अंतर्देशीय कानूनों, विनियमों और नियमों के अन्तर्गत होगा तथा दोनों पक्ष यह निश्चित करेंगे कि कानून विनियम तथा नियमों की व्यवस्था एक ही अंतर्गत होगी।

5. प्रत्येक पक्ष को पर्यटकों को स्थानीय व्यय के लिए भूतलान करने की अर्जमति देनी होगी जिसमें स्थानीय मुद्रा में अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में विमान की खरीद भी शामिल होगी। उनकी मजरी पर, प्रत्येक पक्ष को पर्यटकों को अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में इस प्रकार के व्यय के लिए स्थानीय मुद्रा में कर सकेगी।

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को मांग आने पर स्थानीय रूप से विवरित अधिकार स्थानीय राजस्व को इसके अपने देश में परिवर्तन तथा जमा करने का अधिकार होगा। परिवर्तन और जमा करने के लिए अर्जमति, जमा करने के लिए आर्थिक आवेदन करने के लिए विमान कम्पनी को लागू जमा करने की तारीख वाले कारोबार तथा लागू विनियमों पर प्रतिबंध अथवा करधान किए बिना तत्काल अर्जमति दी जाएगी।

3. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को कोई भी पर्यटकों को अन्व सविदाकारी पक्ष की कोई भी पर्यटकों को अन्व सविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में विमान सेवाओं की किसी प्रत्यक्ष रूप से अथवा पर्यटकों के विवेक से इसके एजेंटों के माध्यम से कर सकती है। सिवाय उस स्थिति को छोड़कर उस देश के वाटर् विनियमों में विशेष रूप से व्यवस्था की गई है जिस देश से वाटर् आरंभ होती है। जो यात्री निधियाँ, यात्रा दंड तथा वापसी अधिकारों के साथ है। प्रत्येक पर्यटकों को इस प्रकार के परिवहन को इस वापसी अधिकार का अधिकार देना होगा तथा कोई भी व्यक्ति उस राज्य क्षेत्र के मुद्रा में अथवा स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में खरीदने का अधिकारी होगा।

2. प्रत्येक पक्ष को नामित विमान कम्पनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष के संबंध प्रवेश, निहाय तथा राजगार के संबंध में कानूनों विनियमों तथा नियमों के अन्तर्गत कार्य करने का अधिकार होगा जिससे अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रबन्धकीय, विज्ञान, तकनीकी, प्रचालनानामक और अन्य विशेष सेवा प्राप्त स्टाफ करवा जा सके जो विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए आवश्यक हों।

1. प्रत्येक पक्ष को पर्यटकों को विमान सेवाओं के प्रोत्साहन तथा किसी के लिए अन्य सविदाकारी पक्ष में कार्यालय स्थापित करने का अधिकार होगा।

7. दोनों पक्ष अपने अधिकारक्षेत्र के भीतर, यथा आवश्यक हवाईअड्डा स्टाटस के नाम, हेलिग सेवाओं, हवाई सेवाओं के विक्रय की क्षमता, कस्टम शुल्क तथा प्रभारों के प्रत्याखान, प्रयोज्य प्रभारों, मुद्रा के परिवर्तन तथा प्रेषण के संबंध में, किन्तु इन तक सीमित नहीं, पक्षों की नाभिल एयरलाइनों की प्रतिस्पर्धात्मकता को प्रभावित करने वाले किसी भी पक्षपाल अथवा अनभिल प्रतिस्पर्धी को रोकने के सभी उपाय अपनाएंगे।

अनुच्छेद - नौ
सहकारी मार्केटिंग प्रबन्ध

1. जब विनिर्दिष्ट मार्ग (मार्ग) पर सहमत तथा सभी कर्मा सेवाओं का प्रचालन अथवा हॉलिंग करने समय दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी सहकारिता मार्केटिंग प्रबन्ध जैसे कि कोल शेर, ब्लाक स्थय तथा अन्य संयुक्त उद्यम प्रबंधों में भाग ले सकती है।

- (क) उसी संविदाकारी पक्ष की एयरलाइन अथवा एयरलाइन्
- (ख) अन्य संविदाकारी पक्ष की एयरलाइन अथवा एयरलाइन्
- (ग) तीसरे देश की एयरलाइन अथवा एयरलाइन्

2. धारा 1 के तहत प्रचालन करने वाली सभी एयरलाइन्:-

- (क) सक्षम प्राधिकार होल्ड आउट करेंगी, तथा
- (ख) ऐसे करार पर सामान्यतः लागू सभी अन्य अपेक्षाओं को पूरा करेंगी।

3. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन(एयरलाइन्) अन्य पक्ष के अधिकार क्षेत्र में विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवाओं को जोड़ते हुए दो स्थानों के बीच प्रचालन के लिए अन्य पक्ष की एयरलाइन(एयरलाइन्) के साथ अंतरदेशीय कोल-शेयरिंग करार करेंगी।

4. एक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइन्) अन्य देश के अधिकार क्षेत्र में स्थानों के बीच अर्जन्ट-व्यापार अधिकारों का प्रयोग नहीं करेगी। तथापि, एक पक्ष के नामित एयरलाइन (एयरलाइन्), अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में स्थानों के बीच के सेमि-रेगुलर पर प्रवेश के समय के चौबीस(24) घंटे के भीतर अपने खुद के स्टाम्प-ओवर टैरिफिक वाहित कर सकती है।

5. ऐसे करारों के तहत निष्पादित हवाई सेवाओं द्वारा प्रचालित कुल क्षमता की गणना केवल प्रचालन करने वाली एयरलाइन की नामित करने वाले पक्ष की क्षमता तथा संबंधी पात्रता की तुलना में ही होगी। ऐसी सेवाओं पर मार्केटिंग एयरलाइन द्वारा आकर क्षमता की गणना उस एयरलाइन की नामित करने वाले पक्ष की क्षमता संबंधी पात्रता की तुलना में नहीं की जाएगी।

6. ऐसे करारों के तहत, बिस्की के लिए सेवाओं को होल्ड आउट करते समय, मार्केटिंग एयरलाइन बिस्की के समय खरीददार के समक्ष यह स्पष्ट करेगी कि कौन सी एयरलाइन प्रत्येक सेवा सेक्टर पर प्रचालन करेगी तथा किस एयरलाइन(एयरलाइन्) के साथ खरीददार एक करारगत संबंध बना रहा है।

अनुच्छेद- दस
बैज आँफ गज

अनुच्छेद 2 तथा इस करार की अनुसूची में विनिर्दिष्ट भागों के किसी भी भाग अथवा भागों पर, कोई भी विनिर्दिष्ट एयरलाइन, मार्ग पर किसी भी स्थान पर प्रचालित विमानों की श्रेणी अथवा संख्या में परिवर्तन करके बिना किसी सीमा के अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन निष्पादन कर सकती है, बशर्त, सभी-कानों सेवाओं को छोड़कर, बाहर जाने वाले दिशा में, ऐसे स्थान से परे किया गया वहन उस एयरलाइन को नामित करने वाले पक्ष के राज्यांश से परिवहन की निरंतरता में है, तथा इन बावजूद दिशा में, उस एयरलाइन को नामित करने वाले पक्ष के राज्यांश के लिए उस स्थान से परे वहन की निरंतरता में हो।

अनुच्छेद - १५४
 स्त्रीमा शिल्क तथा प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष पारस्परिकता के आधार पर दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन को इसके विमानों, ईंधन, स्टेवकों, उपभोज्य तकनीकी आपूर्तियों, स्वेयर पाटन निम्न इन्जन शामिल है, नियमित विमान उपस्कर, तथा विमान भण्डार (जिसमें केवल विमान के प्रचालन अथवा सर्विसेज के संबंध में बिक्री के लिए अथवा उपयोग के लिए प्रवृत्त भोजन, पेय तथा मादक पदार्थ तन्त्रांक) वैसे भी मदे शामिल है किन्तु इन तक सीमित नहीं है) तथा अन्य मदी जैसे मुद्रित टिकट ब्लॉक, एयर वेबिन्स, कोई भी मुद्रित सामग्री जिस पर एक पक्ष की नामित एयरलाइन का चिन्ह अंकित हो तथा उस नामित एयरलाइन द्वारा प्रभार के बिना विवरित सामान्य विज्ञापन सामग्री जो केवल विमान के प्रचालन अथवा सर्विसेज के संबंध में बिक्री के लिए अथवा उपयोग के लिए प्रवृत्त अपन शारीरिक कानूनों के अंतर्गत कस्टम शिल्क, आबकारी करों, निरीक्षण शिल्क) तथा ऐसे ही शिल्क) तथा प्रभारों से छूट प्रदान करेगा।

2. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदान की गई छूटें पैरा 1 में :

(क) अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन द्वारा अथवा उसकी ओर से उस पक्ष के राज्य क्षेत्र में लागू गए;

(ख) अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में आगमन अथवा प्रस्थान पर एक पक्ष की नामित एयरलाइन के विमान में रखे गए;

(ग) एक पक्ष की नामित एयरलाइन के विमान पर उड़ान के भीतर अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में लागू गए और सहमत सेवाओं को प्रचालित करने में उपयोग हेतु प्रवृत्त;

3. सामान्य किस्ती भी पक्ष की नामित एयरलाइन के विमान पर रखे गए नियमित वायुयान उपस्कर तथा अन्य मदी को अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में केवल उस अन्य पक्ष के स्त्रीमा शिल्क प्रतिकारियों के अनुमोदन से ही उतारा जा सकता है। ऐसी स्थिति में स्त्रीमा शिल्क विनियमों के अनुसार पुनः उतारा जा सकता है अथवा अन्यथा निर्यात हो जाने तक इन्हें बिक्री जाने तक उक्त प्राधिकारियों के पर्यवेक्षणधीन रखा जाए।

अनुच्छेद - 17
प्रयोजन प्रसार

1. प्रत्येक पक्ष के सक्षम प्रभारों प्राधिकारियों अथवा निकायों द्वारा अन्य पक्ष की एयरलाइनों पर लगाए जा सकने वाले प्रयोजन प्रसार अधिनियम, न्यायपूर्ण होंगे, एयरलाइनों पर से पक्षपातपूर्ण नहीं होंगे, और प्रयोजन प्रसारों की श्रेणियों के बीच समान रूप से अनुमानित होंगे। किसी भी स्थिति में, ऐसे प्रयोजन प्रसारों का अन्य पक्ष की एयरलाइनों पर अधिकार ऐसी शर्तों पर नहीं किया जाएगा जो प्रभारों को अभिकल्पित किए जाते समय अन्य किसी एयरलाइन को उपलब्ध सर्वाधिक अनुकूल शर्तों से कम अनुकूल हों।

2. अन्य पक्ष की एयरलाइनों पर लगाए गए प्रयोजन प्रसारों में उपर्युक्त हवाई अड्डे प्रदान करने वाले निकायों अथवा सक्षम प्रभारों प्राधिकारियों, हवाई अड्डे पर्यावरण, हवाई दिक्कतान तथा विमानन सुरक्षा सुविधाओं तथा हवाई अड्डे पर अथवा हवाई अड्डे व्यवस्था के भीतर सेवाओं की पूर्ण लागत परिलक्षित होंगी, किन्तु ये इनसे अधिक नहीं होंगे। इस पूर्ण लागत में अवमूल्यन पद्धत परिसम्पत्तियों पर अधिनियम, रिटर्न शामिल हो सकती है। जिन सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए प्रभार लिए जाते हैं, उन्हें एक कार्यकाल तथा मिलव्यु आधार पर उपलब्ध कराया जाएगा।

3. प्रत्येक पक्ष अपने राज्य क्षेत्र में सक्षम प्रभारों प्राधिकारियों अथवा निकायों तथा सेवाओं व सुविधाओं का उपयोजन कर रही एयरलाइनों के बीच विचार विमर्श को प्रोत्साहित करेगा और सक्षम प्रभारों प्राधिकारियों अथवा निकायों तथा एयरलाइनों को प्रोत्साहित करेगा और सक्षम प्रभारों प्राधिकारियों अथवा निकायों को प्रोत्साहित करेगा कि वे प्रयोजन प्रसारों के लिए आवश्यक ऐसी सूचना के विनिमय के लिए प्रोत्साहित करेगा। प्रत्येक पक्ष सक्षम प्रभारों प्राधिकारियों अथवा निकायों को प्रोत्साहित करेगा कि वे प्रयोजन प्रसारों को प्रयोजन प्रसारों में परिवर्तनों के किसी प्रस्ताव के अधिनियम, नोटिस प्रदान करने विमर्श कि प्रयोजन परिवर्तनों के लिए जाने से पहले अपने मत व्यक्त कर सकें।

4. कोई भी पक्ष, अनुच्छेद 17 (विचार विमर्श तथा विवादों का निपटान) के अधिनियम में विवाद निपटान प्रक्रियाओं में, इस अनुच्छेद का उल्लंघन नहीं करेगा, जहां तक (i) यह एक अधिनियम, समयावधि के भीतर उस प्रभार अथवा परिपाटी की समीक्षा करने में विफल न हो जो अन्य पक्ष द्वारा की गई शिकायत का विषय है; अथवा (ii) ऐसी समीक्षा के अधिनियम में यह अपनी शक्तियों के भीतर इस अनुच्छेद के विपरीत किसी प्रभार अथवा परिपाटी का उपचार करने के सारे कदम उठाने में विफल न हो।

2. अनुरोध किए 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" यातायात सीजन से अनधिक अवधि में वाहित यातायात के वास्तविक उद्गम और गंतव्य से संबंधित आंकड़े उपलब्ध करायेंगे अथवा अपनी नामित एयरलाइन (एयरलाइन्स) से भिजवायेंगे।

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 एयरलाइन (एयरलाइन्स) को भिजवायेंगे जिनमें इस प्रकार के यातायात के बढ़ने और उतरने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक मास की समाप्ति के बाद यथासंभव शीघ्र दिये जाएंगे किन्तु यह अवधि उस माह के बाद 30 दिन से अधिक की नहीं होगी जिससे ये संबंधित हैं।

अनुच्छेद - दोसरे
आंकड़े उपलब्ध कराना

अनुच्छेद - चौदह
मूल्यकरण

1. प्रत्येक पक्ष इस बात की अनुमति देगे कि हवाई सेवाओं के मूल्या का निर्णय प्रत्येक नामित एयरलाइन द्वारा बाजार में वाणिज्यिक विवेक के आधार पर किया जाए। पक्षा द्वारा हस्तक्षेप निम्न तक सीमित होगा:

- क. अनौचित्यपूर्ण रूप से पक्षपातपूर्ण मूल्या अथवा परिणतियों की शोक शाम,
- ख. उपभोक्ताओं का ऐसे मूल्या से संरक्षण जो अनौचित्यपूर्ण रूप से उच्च है अथवा किसी प्रभावपूर्ण स्थिति की वजह से निर्बन्धक है, तथा
- ग. एयरलाइनों का ऐसे मूल्या से संरक्षण जो सरकार की प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष सहायता अथवा समर्थन की वजह से कृत्रिम रूप से निम्न हो।

2. पक्षा के राजक्षेत्रों के बीच अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं के लिए मूल्या को काइल किया जाना अपेक्षित नहीं होगा। पूर्वोत्तिष्ठित के बसवर्त पक्षा की नामित एयरलाइनें अनुरोध किए जाने पर पक्षा के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐतिहासिक तथा मौजूदा मूल्या पर सर्वजनिक सूचना, उन वैमानिकी प्राधिकारियों को स्वीकार्य तरीके तथा प्रारूप में प्रस्तुत सुलभ कराना जारी रखेंगी।

इस करार के किस्मि अन्व प्राधान के बावजूद दोनों पक्षों की एयरलाइनों तथा
 कर्गों पारवहन के अपत्यक्ष प्रदाताओं को बिना प्रतिबंध के अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं के
 संबंध में पक्षों के राज्य क्षेत्रों अथवा तीसरे देशों में किस्मि भी स्थान से तथा के लिए
 कर्गों के लिए कोई भी हवाई सेवाएं प्रदान करने में प्रतिबंध नहीं है, प्रयोज्य
 युक्त सभी हवाई सेवाओं के लिए तथा से परिवहन शामिल है तथा जहाँ भी हो, प्रयोज्य
 कर्गों तथा विनियमों के तहत कर्गों का परिवहन बंधन में करने का अधिकार
 शामिल है। ऐसे कर्गों को वाहक इस भूतल से अथवा वायुमार्ग द्वारा लाया ले जाया जाए
 को हवाई अड्डा अड्डा कस्म प्रक्रिया तथा सिविल एवम होंगी। एयरलाइनों अपना स्वयं का
 पारवहन निष्पादित करने का विकल्प चुन सकती है अथवा इसे अन्य भूतल वाहकों के
 साथ कर्गों के जरिए उपलब्ध करा सकती है जिनमें अन्य एयरलाइनों तथा कर्गों
 हवाई सेवाओं के अपत्यक्ष प्रदाताओं द्वारा प्रचालित भूतल पारवहन शामिल है। ऐसी
 हवाई सेवाओं की सेवाओं की प्रशासक एके एक एक लक्ष्य तथा संयुक्त रूप से हवाई भूतल
 पारवहन के मूल्य के द्वारा की जा सकती है बशर्त जलधान वाहकों को ऐसे पारवहन से
 संबंधित तथ्यों के प्रति निश्चित न किया जाए।

**अनुच्छेद - सातह
परमर्षा एवं विवादों का निपटान**

1. प्रत्येक पक्ष, किसी भी समय, इस करार के संबंध में परमर्षा का अनुरोध कर सकता है। ऐसे परमर्षा यथासंभव शीघ्र आरंभ होंगे, किन्तु, अगर अन्यथा सहमत न हो तो, अन्य पक्ष द्वारा अनुरोध के प्राप्त होने की तिथि से 60 दिन से अधिक नहीं।

2. इस अनुच्छेद के तहत उत्पन्न होने वाला कोई भी विवाद, जिसे औपचारिक परमर्षा के पहले दौर में सुलझाया नहीं जा सका हो, पक्षों की सहमति से किसी व्यक्ति अथवा निकाय को भेज जा सकता है। यदि पक्ष सहमत नहीं होते हैं, तो विवाद को, किसी भी पक्ष के अनुरोध से, निम्नानुसार स्थापित प्रक्रियाओं के अन्तर्गत माध्यम को प्रस्तुत किया जा सकता है।

3. माध्यमता एक निम्नानुसार गठित तीन माध्यमों के एक अभिकरण द्वारा की जाएगी :

(क) माध्यमता के अनुरोध की प्राप्ति के बाद 30 दिन के भीतर, प्रत्येक पक्ष एक माध्यम का नाम बताएगा। इन दो माध्यमों का नाम आने के बाद 60 दिन के भीतर, वे सहमति से एक तीसरे माध्यम को नियुक्त करेंगे जो माध्यमता अभिकरण के अध्यक्ष के रूप में काम करेगा।

(ख) यदि कोई भी पक्ष एक माध्यम का नाम बताने में विफल रहता है, अथवा इस दौर के उप-दौर (ख) के अन्तर्गत तीसरे माध्यम को नियुक्त नहीं होती है, तो कोई भी पक्ष 30 दिनों के भीतर आवश्यक माध्यम अथवा माध्यमों की नियुक्ति के लिए अंतरराष्ट्रीय नगर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष से अनुरोध कर सकता है। यदि परिषद का अध्यक्ष दोनों पक्षों में से एक पक्ष को राष्ट्रीयता वाला है, तो वह परिषदम उपाध्यक्ष जो इस आधार पर अयोग्य न हो, यह नियुक्ति करेगा। अध्यक्ष अथवा वहिष्ठतम उपाध्यक्ष द्वारा इस दौर के अंतर्गत तीसरे माध्यम को नियुक्ति किए जाने की स्थिति में, उस तीसरे माध्यम की राष्ट्रीयता किसी भी पक्ष की राष्ट्रीयता नहीं होगी।

4. अन्यथा सहमति होने की स्थिति को छोड़कर, माध्यम अभिकरण इस करार के अन्तर्गत अपने अधिकार क्षेत्र की सीमाएं निर्धारित करेंगी और अपने प्रक्रियगत नियम स्थापित करेगा। एक बार बन जाने के बाद, यह अभिकरण अपने अन्तिम निर्णय के लक्षित रहते अंतिम रहते उपायों की अनुशंसा कर सकता है। अभिकरण के निर्देश अथवा किसी भी पक्ष के अनुरोध पर, अभिकरण के पूर्ण तरह गठित हो जाने के बाद पंद्रह (15) दिनों के भीतर माध्यमता के निश्चित मुद्दे तथा अनुसूचित की जाने वाली विनिर्दिष्ट प्रक्रियाओं को निर्धारित करने के लिए एक बैठक की जाएगी।

5. अन्त्या सहमति होने को छोड़कर अथवा अभिकरण द्वारा यथा निर्दिष्ट, प्रत्येक पक्ष अभिकरण के पूरी तरह गठित होने के समय के 45 दिनों के भीतर एक ड्रापन प्रस्तुत करेगा। उत्तर 60 दिन बाद देय होंगे। अभिकरण किसी भी पक्ष के अनुरोध पर अथवा अपनी स्वयं की पहल पर उत्तरों के देय होने के बाद 15 दिन के भीतर एक सुनवाई करेगा।

6. अभिकरण सुनवाई के पूरा होने के 30 दिन के भीतर, अथवा यदि कोई सुनवाई न हुई हो, तो दोनों पक्षों के उत्तर प्रस्तुत किए जाने के बाद, एक लिखित निर्णय प्रदान करेगा। अभिकरण के बहुमत का निर्णय मान्य होगा।

7. दोनों पक्ष निर्णय के लिए जाने के बाद 15 दिनों के भीतर निर्णय के स्पष्टीकरण के अनुरोध कर सकती है तथा दिया गया कोई भी स्पष्टीकरण ऐसे अनुरोध के 15 दिन के भीतर जारी किया जाएगा।

8. प्रत्येक पक्ष, अपने राष्ट्रीय कानून के अनुरूप सीमा तक माध्यम अभिकरण के किसी भी निर्णय अथवा अवार्ड को पूर्ण रूप से प्रभावी करेगा।

9. माध्यम अभिकरण के व्ययों को, निम्न माध्यमों के शुल्क तथा खर्च शामिल हैं, पक्षों द्वारा समान रूप से वहन किया जाएगा। इस अनुच्छेद के पैरा 3(ख) की प्रक्रियाओं के संबंध में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष द्वारा किए गए किसी भी व्यय को माध्यम अभिकरण के व्ययों का भाग माना जाएगा।

3. यदि, इस करार के लागू हो जाने के बाद, दोनों पक्ष एक ऐसे पारस्परिक करार के पक्ष बन जाते हैं जिसमें इस करार में शामिल मामलों पर विचार किया गया हो, तो कोई भी पक्ष यह निर्धारित करने के लिए परामर्श का अनुरोध कर सकता है कि क्या पारस्परिक करार को ध्यान में रखने के लिए इस करार का पुनरीक्षण किया जा सकता है।

2. इस प्रकार सहमत कोई भी करार तब लागू होगा जब पक्ष अपनी आंतरिक प्रक्रियाओं का अनुसरण कर चुके होंगे तथा एक दूसरे को लिखित रूप में अधिसूचित कर चुकी होंगी कि किसी संशोधन अथवा पुनरीक्षण के लागू होने के लिए उनकी अपनी-अपनी आवश्यकताएं पूरी हो चुकी हैं, सिवाय इसके कि इस करार की अनुसूची को वैधानिकी प्राधिकारियों के पारस्परिक लिखित समझौते द्वारा संशोधित किया जा सकता है।

1. इस करार को दोनों पक्षों के लिखित करार द्वारा संशोधित किया जाएगा।

अनुच्छेद - सात
संशोधन

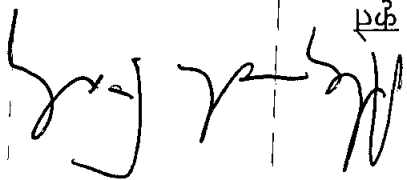
कोई भी पक्ष किसी भी समय करार समाप्त करने के अपने निर्णय का लिखित
नोटिस दूसरे पक्ष को दे सकती है। ऐसा नोटिस उसी समय अंतरराष्ट्रीय नागर
विमानन संगठन को भेज दिया जाएगा। यह करार दूसरे पक्ष द्वारा नोटिस प्रार्थि के
स्थान पर मध्यरात्रि से समाप्त हो जाएगा, यदि इस अवधि के समाप्त होने से पहले
करार के पक्षों द्वारा नोटिस वापस नहीं ले लिया जाता।

अनुच्छेद - अठारह
समाप्त

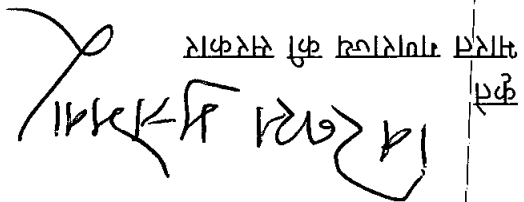
यह करार तथा इसके सभी संशोधन हस्ताक्षर सहित अंतरराष्ट्रीय नगर विमानन
संस्थान के पास पंजीकृत रहेंगे।

अनुच्छेद - उशीस
इकाओ में पंजीकरण

भारत गणराज्य की सरकार

कृते


भारत गणराज्य की सरकार

कृते


दिनांक 21 अक्टूबर, 2008 को अंग्रेजी भाषा में दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया, जो प्रामाणिक पाठ होगा। इस करार का अर्जवाद हिन्दी तथा स्थानिक भाषाओं में तैयार किया जाएगा तथा अंग्रेजी भाषा के पाठ के साथ इनकी अर्जुपता की पुष्टि करने वाले राजनयिक नोट के विनिमय के द्वारा सहमत होने पर इनको समान रूप से प्रामाणिक माना जाएगा।

इसके साथ में अष्टाहस्ताक्षरियों ने, संबंधित सरकारों द्वारा विद्यमान प्रतिकृत होते हुए, इस करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

यह करार तथा इसके अर्जलानक दोनों पक्षों के बीच कूटनीतिक नोट जो यह सुनिश्चित करे कि प्रत्येक पक्षने इस करार तथा इसके अर्जलानक के प्रभावी होने के लिए आवश्यक आंतरिक प्रक्रिया पूरी कर ली है, के आदान प्रदान के बाद वाले नोट की तिलि से प्रभावी होंगे।

अनूदित - बीएस
प्रभावी होना

अनुबंध/अनुसूची

अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाएं

खण्ड-1

क. भारत गणराज्य सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग :

आरंभिक स्थल	भारत में स्थान	मध्यवर्ती स्थान	विही में स्थान	परवर्ती स्थान
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी

खण्ड-11

क. विही गणराज्य सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग :

आरंभिक स्थल	भारत में स्थान	मध्यवर्ती स्थान	विही में स्थान	परवर्ती स्थान
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी

खण्ड-111

प्रचलनात्मक तथीलापन

प्रत्येक नामादिष्ट एयरलाइन किसी भी अथवा सभी उड़ानों पर अपने द्वारा चून कर निम्नलिखित कर सकती है-

1. एक अथवा दोनों दिशाओं में उड़ानें प्रचालित कर सकती है,
2. विभिन्न उड़ान संख्याओं को एक विमान प्रचालन में संयोजित करना,
3. मार्ग के आरंभिक स्थान से पहले के स्थानों, बीच में आने वाले स्थानों एवं अंतिम स्थान से आगे के स्थानों तथा पक्षकारों के क्षेत्र में आने वाले स्थानों पर किसी भी संयोजन तथा किसी भी क्रम में सेवाएं प्रदान कर सकती है।
4. किसी भी स्थान अथवा स्थानों पर स्टाप को खत्म करना,
5. मार्ग में किसी भी स्थान पर यातायात अपने एक विमान से दूसरे विमान में स्थानांतरित करना,

यह स्पष्ट है कि इस अनुदानक/शेड्यूल में कुछ भी ऐसा नहीं माना जाएगा जो पक्षों की एयरलाइन्स अथवा एयरलाइनों को दूसरे पक्ष के क्षेत्र में ऐसे यात्रियों उतारने के लिए किया जाता हो जो उस दूसरी पार्टी के क्षेत्र में स्थित किसी अन्य के लिए नियत हैं।

खंड VII

सीमाएं लागू नहीं होंगी। को छोड़कर क्षमता आवृत्ति तथा किन्हीं स्थानों के बीच संपूर्ण यातायात अधिकार किसी किन्हीं भी सीमा सेवाएं प्रचालित करने का हक होगा। इस पर व्यापार अधिकारों अथवा स्थानों के बीच किसी भी प्रकार के विमान द्वारा संपूर्ण यातायात अधिकारों सहित तीसरे देश में स्थित स्थान अथवा स्थानों तथा अन्य पक्ष के क्षेत्र में स्थित एक स्थान स्थल से पहले के स्थल तथा/अथवा अंतिम स्थल के बाद के स्थल से/को/वाया किसी दोनों पक्षों की एयरलाइनों को मार्ग के मध्य में आने वाले स्थान तथा/अथवा आंशिक

आल कर्गा प्रचालन

खंड VI

प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) को अपने-अपने मार्ग शेड्यूलों पर किसी भी ऐसे विमान जिसकी क्षमता बी 747-400 की क्षमता से अधिक न हो, द्वारा प्रत्येक दिशा में प्रति सप्ताह अधिकतम 14 आवृत्तियां करने का हक होगा।

क्षमता हकदारों

खंड V

उभय पक्षों पर लागू नहीं होंगी। उड़ान द्वारा सेवा प्रदान नहीं की जाएगी। इसमें अपवाद यह है कि ऐसी सीमा को ह अथवा जवादा स्थानों को दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा उसी जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट रूप से सहमति न हो, एक पक्ष के क्षेत्र में दो

खंड IV

कर्गा सेवाएं हैं। एयरलाइनों के क्षेत्र में स्थित स्थान पर सेवा प्रदान करती है। इसका अपवाद आल अंतर्गत अन्वया अनुमत यातायात वहन करने का अधिकार खोए बिना पक्ष की नामित यह सेवा दिशा संबंधी अथवा भौगोलिक सीमाबंधन के बिना तथा इस करार के

6. अपने क्षेत्र में किसी भी स्थान से पहले के स्थान पर विमान अथवा उड़ान संख्या बदले बिना सेवाएं प्रदान कर सकती हैं तथा ऐसी सेवाओं को लोगों के बीच सीधी सेवा के रूप में प्रस्तुत करना अथवा विज्ञापित करना।

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE INDIA

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de India (en adelante, "las Partes"),

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de promover los servicios aéreos internacionales entre sus respectivos territorios;

Deseosos de promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas;

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad en los servicios aéreos internacionales y reiterando su honda preocupación respecto de los actos y amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o bienes, perjudican la operación de los servicios aéreos y minan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

Para los fines de este Acuerdo, salvo otra indicación, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, respecto de cada Parte, la o las autoridades que una Parte pudiere notificar a la otra por escrito;
2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación a los mismos;
3. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier modificación que hubiere entrado en vigencia conforme al artículo 94a) del Convenio y que hubiere sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o modificación a ése que se hubiere adoptado en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida en que tales Anexos o modificaciones se encuentren, en un momento dado, vigentes en ambas Partes;
4. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada conforme al Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;

5. "Costo total" significa el costo de prestar los servicios más un cargo razonable por gastos administrativos;
6. "Servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
7. "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o cargo por concepto de transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (con exclusión de la correspondencia) cobrados por las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, tasa o cargo;
8. "Escala para fines no comerciales", "líneas áreas", "servicios aéreos" y "territorio" tienen los significados que se especifican en los Artículos 2 y 96 del Convenio; y
9. "Cargos a los usuarios" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de aeronavegación o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones conexos.

ARTÍCULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos que se especifican en el presente Acuerdo con el objeto de prestar servicios aéreos internacionales regulares en las rutas que se especifican en la sección pertinente del Anexo de este Acuerdo. En adelante, dichos servicios y rutas se denominarán, respectivamente, "los servicios acordados" y "las rutas especificadas".
2. Supeditado a lo dispuesto en este Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada Parte gozarán de los siguientes derechos:
 - a) el derecho a volar, sin aterrizar, a través del territorio de la otra Parte;
 - b) el derecho a efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
 - c) mientras presten un servicio acordado en la ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán además del derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte, en los puntos especificados para dicha ruta en la Hoja de Ruta

anexa a este Acuerdo, tráfico internacional de pasajeros y carga, incluida correspondencia, en forma separada o en combinación; y

- d) mientras presten un servicio acordado en la ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán además del derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de un tercer país, en los puntos anteriores, intermedios y más allá especificados para dicha ruta en la Hoja de Ruta anexa a este Acuerdo, tráfico internacional de pasajeros y carga, incluida correspondencia, en forma separada o en combinación.

3. Supeditado al Artículo 4 de este Acuerdo, las líneas aéreas de cada Parte, hubieren sido designadas o no conforme a este Acuerdo, gozarán además de los derechos que se especifican en los subpárrafos a) y b) del párrafo 2) de este Artículo.

4. Nada de lo estipulado en el párrafo 2) de este Artículo se entenderá como que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga, incluida correspondencia, cuyo destino sea otro punto en el territorio de esa otra Parte.

5. Para los efectos de las rutas y servicios autorizados que se describen en este Artículo y la Hoja de Ruta anexa a este Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán, a su arbitrio, prestar dichos servicios mediante arriendo con o sin tripulación e intercambio. Todo acuerdo de intercambio estará supeditado al Estado de Matrícula de la aeronave arrendada que primero hubiera celebrado con el Estado del Operador un acuerdo de transferencia de funciones fiscalizadoras.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas para que presten los servicios acordados en cada una de las rutas que se especifican en el Anexo y a cancelar o modificar tales designaciones. Las designaciones se efectuarán por escrito, se comunicarán a la otra Parte por la vía diplomática e identificarán si la línea aérea está autorizada para prestar el tipo de servicios que se especifica en el Anexo.

2. Al recibo de la designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y manera prescrita respecto de las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos que

correspondan, con el mínimo de demora por trámites administrativos, siempre que:

- a) la Parte que designa a la línea aérea, nacionales de dicha Parte o ambos posean una participación mayoritaria en dicha línea aérea y el control efectivo de la misma;
- b) la línea aérea designada pudiere cumplir las condiciones estipuladas en las leyes y reglamentos que normalmente la Parte que tramita la solicitud aplicare a la prestación de servicios aéreos internacionales; y
- c) la Parte que hubiera designado a la línea aérea mantuviere y aplicare las normas impuestas en el Artículo 6 (Seguridad) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 4 REVOCACIÓN DE AUTORIZACIÓN

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o restringir las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

- a) ni la otra Parte, sus nacionales o bien ninguno de ellos posean una participación mayoritaria en dicha línea aérea o el control efectivo de la misma;
- b) la línea aérea no hubiere dado cumplimiento a las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) de este Acuerdo; o
- c) la otra Parte no mantuviere ni aplicare las normas impuestas en el Artículo 6 (Seguridad).

2. A menos que fuere esencial adoptar una medida inmediata para evitar que se siga infringiendo los subpárrafos 1b o 1c de este Artículo, los derechos enumerados en este Artículo se ejercerán solo después de celebrar consultas con la otra Parte.

3. Este Artículo no limitará los derechos de cualquiera de las Partes a negar, revocar, restringir o condicionar la emisión de autorizaciones de operación o permisos técnicos a las líneas aéreas de la otra Parte de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5 APLICACIÓN DE LAS LEYES

1. Al ingresar a, permanecer en y abandonar el territorio de una Parte, las líneas aéreas de la otra Parte deberán cumplir con las leyes y reglamentos de la primera en materia de operación y navegación de las aeronaves.
2. Al ingresar a, permanecer en y abandonar el territorio de una Parte, las líneas aéreas de la otra Parte, por sí o en representación de sus pasajeros, tripulación o carga, deberán cumplir las leyes y reglamentos relativos al ingreso a y salida de pasajeros, tripulación o carga en las aeronaves desde el territorio de la primera Parte (incluidos los reglamentos sobre ingreso, autorización, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de la correspondencia, los reglamentos postales).

ARTÍCULO 6 SEGURIDAD

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre las normas de seguridad aplicadas respecto de una línea aérea designada por la otra Parte en materia de instalaciones aeronáuticas, tripulación aérea, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas.
2. Si, luego de las consultas, una Parte estimare que las normas de seguridad a que se refiere el párrafo 1 – que cumplen las normas vigentes contempladas en el Convenio - no se mantienen ni aplican eficientemente a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, la otra Parte será notificada de tal apreciación y de las medidas que se consideran necesarias para dar cumplimiento a las normas mínimas, y la otra Parte deberá adoptar las medidas correctivas que correspondan.
3. Cada Parte se reserva el derecho a suspender o restringir las autorizaciones de operación o permisos técnicos de las líneas aéreas designadas por la otra Parte en caso de que ésta no adoptare las medidas correctivas que correspondan en un período de tiempo razonable.
4. Toda medida aplicada por una Parte en conformidad con el párrafo 3 será descontinuada una vez que cese la causal de la misma.

ARTÍCULO 7 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes ratifican que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y su Protocolo, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación de la que ambas Partes sean miembros.

2. Las Partes se proporcionarán, si así lo solicitaren, toda la asistencia que se requiera para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. En su relación mutua, las Partes actuarán de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas en la materia, establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio. Estas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su domicilio comercial o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen en conformidad con las citadas normas de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda cumplir las disposiciones de seguridad exigidas por la otra Parte respecto del ingreso al territorio de esa otra Parte y adoptar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano y equipaje, así como la carga y las provisiones de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o desembarque de pasajeros o carga. Cada Parte deberá dar acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte para que se adopten medidas especiales de seguridad con el fin de enfrentar una amenaza específica.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los

pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.

6. Cuando una Parte tuviere motivos fundados para creer que la otra Parte no ha cumplido las disposiciones de seguridad de la aviación contempladas en este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la solicitud constituirá causal de negación, revocación, restricción o condicionamiento de las autorizaciones de operación y permisos técnicos de las líneas aéreas de dicha Parte. En caso de emergencia, las Partes podrán adoptar medidas provisorias antes de expirar el plazo de 15 días.

ARTÍCULO 8 OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a abrir oficinas en el territorio de la otra Parte con el objeto de promover y vender servicios aéreos.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho, en conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte en materia de ingreso, residencia y empleo, a traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal gerencial, de ventas, técnico, administrativo y otros especialistas necesarios para prestar servicios aéreos.

3. Las líneas aéreas de cada Parte podrán efectuar la venta de servicios aéreos directamente en el territorio de la otra Parte y, al arbitrio de la línea aérea, podrá realizarla por intermedio de sus agentes, salvo que específicamente se disponga otra cosa en la escritura de constitución extendida en el país de origen respecto de la protección de los fondos de los pasajeros y los derechos de cancelación y reembolso que éstos poseen. Cada línea aérea tendrá derecho a vender tales servicios de transporte y las personas podrán comprar libremente los mismos, en la moneda oficial del territorio o bien en moneda de libre convertibilidad.

4. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y remesar a su país, previa solicitud, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas a nivel local. La conversión y remesa se autorizarán a la brevedad, sin restricción o impuesto alguno, al tipo de cambio vigente para las transacciones corrientes y remesa en la fecha en que la empresa de transportes formule la solicitud inicial de remesa.

5. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas a pagar en moneda local los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte. A su arbitrio, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte, en moneda de libre convertibilidad, conforme a las normas cambiarias locales.

6. No obstante cualquier disposición contenida en este Artículo, los derechos indicados en éste se ejercerán conforme a las normas y reglamentos locales pertinentes, y las Partes estipularán que las normas y reglamentos se aplicarán en forma no discriminatoria y congruente con los fines de este Acuerdo.

7. Ambas Partes adoptarán las medidas que se requieran dentro de su jurisdicción para evitar toda forma de discriminación o práctica de competencia desleal que afecte la competitividad de las líneas aéreas designadas de las Partes en relación con, entre otras, la designación de franjas horarias, servicios autónomos, la capacidad de vender servicios aéreos, la aplicación de derechos y cargos de aduana, cargos a los usuarios, conversión y remesa de moneda.

ARTÍCULO 9 ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL

1. Mientras operen u ofrezcan los servicios acordados en las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como códigos compartidos, bloqueo de espacio u otros acuerdos de participación con:

- a) las líneas aéreas designadas de la misma Parte, o
- b) las líneas aéreas designadas de la otra Parte; o
- c) las líneas aéreas designadas de un tercer país.

2. Todas las líneas aéreas que operen conforme al párrafo 1 deberán:

- a) informar a las autoridades competentes; y
- b) cumplir todos los demás requisitos que normalmente se apliquen a tales acuerdos.

3. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán también celebrar acuerdos nacionales de códigos compartidos con líneas aéreas de la otra Parte

para servicios prestados entre los dos puntos en el territorio de la otra Parte que conecten los servicios acordados en las rutas especificadas.

4. Las líneas aéreas designadas de una Parte no ejercerán derechos de cabotaje entre puntos en el territorio del otro país. No obstante, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán realizar su propio tráfico de escalas que conecte, dentro de las veinticuatro (24) horas en el punto de entrada, los segmentos entre los puntos en el territorio de la otra Parte.

5. La capacidad total operada por los servicios aéreos prestados conforme a esos acuerdos se contabilizará solo en función del derecho a capacidad de la Parte que hubiere designado a la aerolínea que opera los mismos. La capacidad ofrecida por la línea aérea que comercializa dichos servicios no se contabilizará en función del derecho a capacidad de la Parte que hubiere designado a la línea aérea.

6. Al ofrecer la venta de servicios, en virtud de tales acuerdos, las líneas aéreas que los comercializan deberán informar claramente al comprador, en el punto de venta, la línea aérea que operará los servicios en cada segmento y aquella con la cual el comprador está celebrando una relación contractual.

ARTÍCULO 10 CAMBIO DE AERONAVE

En cualquier segmento o segmentos de las rutas especificadas en el Artículo 2 y en la Hoja de Ruta anexa a este Acuerdo, cualquier línea aérea designada podrá realizar servicios de transporte aéreo internacional sin restricciones en cuanto a cambio – en cualquier lugar de la ruta – del tipo o número de aeronaves operadas; estipulándose que, con excepción de los servicios de carga, en dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto debe corresponder a la continuación del transporte desde el territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea y, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea deberá corresponder a la continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

ARTICULO 11 DERECHOS Y CARGOS DE ADUANA

1. En la mayor medida posible conforme a sus leyes nacionales y sobre la base de la reciprocidad, cada Parte eximirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte de los derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de

inspección y otros derechos nacionales y de los cargos por concepto de aeronave, combustible, lubricantes, suministros técnicos, repuestos – incluidos motores – equipos normales de aeronave, provisiones (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos para la venta o uso exclusivo en relación con la operación o mantenimiento de la aeronave) y otros artículos, como el inventario de pasajes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve la insignia de la compañía y el material usual de publicidad que la línea aérea designada distribuya en forma gratuita con el objeto de ser usados exclusivamente en relación con la operación o mantenimiento de la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.

2. Las exenciones concedidas por este artículo se aplicarán a los artículos mencionados en el párrafo 1:

- a) que sean introducidos en el territorio de una Parte por o en representación de una línea aérea designada de la otra Parte;
- b) que se mantengan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una Parte al ingresar o abandonar el territorio de la otra Parte; o
- c) que sean llevados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y que tengan por objeto usarse en la operación de los servicios acordados;

sea o no que tales artículos se empleen o consuman totalmente en el territorio de la Parte que concede la exención, siempre que no se transfiera la propiedad de tales artículos en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo regular de una aeronave, así como los materiales y suministros que usualmente se mantienen a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, podrá descargarse en el territorio de la otra Parte solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de tales autoridades hasta la fecha en que sean reexportados o en otra forma enajenados conforme con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 12 CARGOS A LOS USUARIOS

1. Los cargos a los usuarios que las autoridades u organismos impositivos competentes de cada Parte puedan imponer a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuirse equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En todo caso, los cargos a los usuarios se aplicarán a las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables concedidos a cualquier otra línea aérea al momento de aplicar los cargos.

2. Los cargos a los usuarios aplicados a las líneas aéreas de la otra Parte podrán reflejar, pero no exceder, el total de los costos en que incurran las autoridades u organismos impositivos competentes al prestar los servicios e instalaciones aeroportuarios, de medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir un rendimiento razonable sobre los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y servicios a los que se aplican los cargos se proporcionarán en forma eficiente y económica.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos impositivos competentes en su territorio y las líneas aéreas que hagan uso de los servicios e instalaciones y los instará a intercambiar la información que fuere necesaria para permitir una acuciosa revisión de los fundamentos de los cargos conforme a los principios de los párrafos 1 y 2. Cada Parte instará a las autoridades impositivas competentes a proporcionar a los usuarios aviso razonable de cualquier propuesta de modificación de los cargos a los usuarios, de modo que éstos puedan expresar su opinión antes de que se efectúen las modificaciones.

4. En los procedimientos de solución de diferencias conforme al Artículo 16, ninguna de las Partes será considerada en incumplimiento de este Artículo, salvo que i) en un plazo razonable, no realizare una revisión de los cargos o prácticas objeto de queja de la otra Parte, o ii) después de efectuar la revisión, no adoptare las medidas que se encuentran a su alcance para modificar cualquier cargo o práctica incompatible con este Artículo.

ARTÍCULO 13 ENTREGA DE ESTADÍSTICAS

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarán o dispondrán que sus líneas aéreas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte estadísticas sobre el tráfico transportado cada mes en los servicios acordados, desde y hacia el territorio de la otra Parte, indicando los puntos de embarque y desembarque del tráfico. Las estadísticas se entregarán a la brevedad posible luego del término de cada mes, pero en un plazo no superior a los 30 días siguientes al mes con que éstas se relacionan.

2. Previa solicitud, las autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarán o dispondrán que sus líneas aéreas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte estadísticas relacionadas con el verdadero origen y destino del tráfico transportado hacia y desde el territorio de la otra Parte por el período – que no exceda una temporada de tráfico establecida por IATA – que se especifique en la solicitud.

ARTÍCULO 14 FIJACIÓN DE PRECIOS

1. Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada fijar los precios de los servicios aéreos basándose en factores comerciales de la plaza. La intervención de las Partes se restringirá a:

- a) evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorios;
- b) proteger a los consumidores contra tarifas injustificadamente elevadas o restrictivas, debido al abuso de una posición dominante;
y
- c) proteger a la o las líneas aéreas contra tarifas artificialmente bajas a causa de subvenciones o apoyos gubernamentales directos o indirectos.

2. No será necesario registrar los precios de los servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de las Partes continuarán proporcionando a las autoridades aeronáuticas de las Partes acceso inmediato – previa solicitud – a la información pública sobre precios históricos y vigentes, en forma y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 15 SERVICIOS DE CARGA INTERMODAL

No obstante cualquier otra disposición de este Acuerdo, las líneas aéreas y proveedores indirectos de servicios de transporte de carga de ambas Partes estarán autorizados, sin restricciones, a emplear – en conexión con los servicios aéreos internacionales - cualquier medio terrestre para transportar la carga hacia o desde cualquier punto en el territorio de las Partes o terceros países, incluido el transporte hacia o desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y, cuando procediere, el derecho a transportar carga en depósito aduanero conforme a las leyes y normativas pertinentes. La carga, sea que fuere transportada por tierra o por aire, tendrá acceso a los trámites e instalaciones de aduanas en aeropuertos. Las líneas aéreas podrán optar por realizar su propio transporte terrestre o contratar a empresas de transporte terrestre, incluidas las empresas operadas por otras líneas aéreas y los proveedores indirectos de servicios de carga aérea. Estos servicios de carga intermodal podrán ser ofrecidos a un precio único y directo por el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre que no haya lugar a confusión de los embarcadores respecto de las circunstancias de dicho transporte.

ARTÍCULO 16 CONSULTAS Y SOLUCIÓN DE DIFERENCIAS

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relacionadas con este Acuerdo. Las consultas se iniciarán a la brevedad posible, pero en un plazo no superior a los 60 días desde la fecha en que la otra Parte recibiera la solicitud, salvo que se acordare algo distinto.
2. Toda diferencia que pudiere surgir con respecto a este Acuerdo que no se resuelva en una primera ronda de consultas formales podrá, por acuerdo de las Partes, ser sometida a la decisión de una persona u organismo. Si las Partes no llegaren a dicho acuerdo, a solicitud de cualquiera de ellas, la diferencia se someterá a arbitraje, siguiendo los procedimientos que se describen a continuación.
3. La diferencia se someterá a un tribunal arbitral integrado por tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:
 - a) Dentro de los 30 días siguientes al recibo de la solicitud de arbitraje, cada Parte designará a un árbitro. En un plazo de 60 días desde la designación de ambos árbitros, éstos, mediante acuerdo, nombrarán

a un tercer árbitro, quien actuará como Presidente del tribunal arbitral;

- b) Si alguna de las Partes no designare a un árbitro, o si el tercer árbitro no fuere designado en conformidad con el subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o árbitros en cuestión en un plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo fuere de la misma nacionalidad que una de las Partes, el Vicepresidente más antiguo que no estuviere inhabilitado por dicho motivo efectuará la designación. En caso de que el Presidente o el Vicepresidente más antiguo habilitado nombrare al tercer árbitro conforme al presente Párrafo, éste no deberá ser nacional de ninguna de las Partes.

4. Salvo que se estipulare algo distinto, el tribunal arbitral fijará los límites de su jurisdicción conforme a este Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. Una vez constituido el tribunal, éste podrá recomendar la adopción de medidas provisionales mientras se llega a una decisión definitiva. A instancias del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una reunión para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

5. Salvo que se acuerde otra cosa o que lo ordene el tribunal, cada Parte presentará un memorándum en el plazo de 45 días desde la constitución plena del tribunal. Las respuestas deberán evacuarse en un plazo de 60 días. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa, en el plazo de 15 días de la fecha establecida para evacuar las respuestas.

6. El tribunal procurará dictar una resolución escrita en el plazo de 30 días desde la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse audiencia, desde la fecha en que ambas respuestas hayan sido evacuadas. La decisión se adoptará por mayoría de votos.

7. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución dentro de los 15 días de haberse dictado y cualquier aclaración que se haga se emitirá en un plazo de 15 días desde la fecha de solicitud.

8. Las Partes, con arreglo a su legislación nacional, ejecutará a cabalidad la resolución o laudo del tribunal arbitral.

9. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, se distribuirán equitativamente entre las Partes. Los gastos incurridos por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional por concepto de los procedimientos descritos en el párrafo 2b de este Artículo se considerarán comprendidos dentro de los gastos del tribunal arbitral.

ARTÍCULO 17 MODIFICACIONES

1. El presente Acuerdo podrá ser modificado por acuerdo escrito entre las Partes.
2. Toda modificación acordada entrará en vigor cuando las Partes hayan concluido los procedimientos internos de rigor y comunicado a la otra por escrito que se ha dado cumplimiento a los requisitos para la entrada en vigencia de la modificación o rectificación, con la salvedad de que la Hoja de Ruta anexa a este Acuerdo podrá ser modificada mediante acuerdo mutuo por escrito de las Autoridades Aeronáuticas.
3. Si, luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo, ambas Partes suscribieren un acuerdo multilateral que aborde las materias cubiertas en este Acuerdo, cualquiera de las Partes podrá solicitar la celebración de consultas con el objeto de determinar si se debe modificar este Acuerdo para hacerlo compatible con el acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 18 TERMINACIÓN

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, dar aviso por escrito a la otra Parte de su decisión de denunciar este Acuerdo. Dicho aviso se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Acuerdo terminará a la medianoche, en el lugar de recibo del aviso, inmediatamente anterior al día en que se cumpla el primer año de que la otra Parte hubiera recibido el aviso, salvo que, mediante acuerdo de las partes, ése fuere retirado antes de vencer el plazo en cuestión.

ARTÍCULO 19 REGISTRO ANTE LA OACI

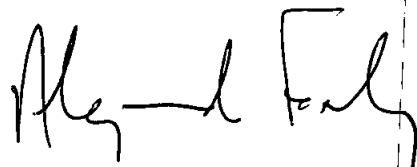
El presente Acuerdo y toda modificación posterior se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional al momento de su suscripción.

**ARTÍCULO 20
ENTRADA EN VIGOR**

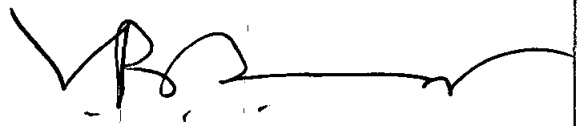
El presente Acuerdo y su Anexo entrarán en vigor en la fecha de la última nota diplomática intercambiada entre las Partes en que se confirme que cada Parte ha concluido los procedimientos internos de rigor para la entrada en vigencia de este Acuerdo y su Anexo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO en Santiago, el veintiuno de abril del año dos mil ocho, en dos originales, cada uno en idiomas español, hindi e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.



**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE**



**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE INDIA**

ANEXO/HOJA DE RUTA
Servicios aéreos internacionales

Sección I

A. Rutas para las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de India:

Puntos anteriores	Puntos en India	Puntos intermedios	Puntos en Chile	Puntos más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Sección II

A. Rutas para las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Chile:

Puntos anteriores	Puntos en Chile	Puntos intermedios	Puntos en India	Puntos más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Sección III

Flexibilidad operacional

Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o la totalidad de los vuelos, a su arbitrio:

1. Operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
2. Combinar distintos números de vuelo en una operación de aeronaves;
3. Atender puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en el territorio de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
4. Omitir escalas en cualquier punto;
5. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus demás aeronaves, en cualquier punto de las rutas; y
6. Atender puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, cambiando o no la aeronave o el número de vuelo, y ofrecer e informar tales servicios al público como servicios directos;

Sin limitación direccional o geográfica y sin perder el derecho a transportar otro tráfico autorizado en virtud de este Acuerdo; estipulándose que, con la excepción de los servicios de carga, el servicio deberá atender un punto del territorio de la Parte que hubiere designado las líneas aéreas.

Sección IV

Salvo que específicamente se disponga algo distinto, las líneas aéreas designadas de la otra Parte no deberán atender dos o más puntos del territorio de una Parte en el mismo vuelo, con la salvedad de que dicha restricción no se aplicará a los puntos con códigos compartidos.

Sección V

Derechos a capacidad

Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a operar un máximo de 14 frecuencias semanales en cada dirección, con cualquier aeronave que no exceda la capacidad de un B-747-400 en sus respectivos itinerarios de ruta.

Sección VI

Operaciones de carga

Las líneas aéreas de ambas partes tendrán derecho a operar cualquier número de servicios de carga desde/hacia India/Chile, con aeronaves de cualquier tipo, con plenos derechos de tráfico, hacia/desde/vía cualquier punto intermedio y/o anterior y/o cualquier punto más allá y entre cualquier punto o puntos en un tercer país, y un punto o puntos en el territorio de la otra Parte, sin ninguna restricción en cuanto a capacidad y frecuencias y con plenos derechos de tráfico entre cualquier punto, con exclusión de los derechos de cabotaje.

Sección VII

Queda entendido que nada de lo estipulado en este Anexo/Hoja de Ruta se interpretará de modo de conferir a las líneas aéreas de las Partes el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, su equipaje, carga o correspondencia, a cambio de remuneración, que tengan por destino otro punto en el territorio de la otra Parte.

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHILE**

The Government of the Republic of India and the Government of the Republic of Chile (hereinafter referred to as the "Parties");

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines;

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

1. "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;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
4. "Designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air service" means an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes", "airline", "air service" and "territory" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and

10. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2
Grant of Rights

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

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

- a. to fly without landing across the territory of the other Party;
- b. to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
- c. while operating an agreed service on the specified route, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party at the point(s) specified for that route in the Schedule to this Agreement, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.
- d. While operating an agreed service on the specified route, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of third party countries at the behind, intermediate and beyond point(s) as specified for that route in the Schedule to this Agreement, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

3. Subject to Article 4 this Agreement, the airline(s) of each Party, whether designated or not under this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.

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

5. For purposes of the authorized routes and services described in this Article and Schedule to this Agreement, the designated airlines of each Party may, at the discretion, exercise such services by way of dry lease, wet lease and interchange. All interchange arrangements are subject to the State of Registry of the leased aircraft having first entered into an Agreement with the State of the Operator for transfer of the regulatory functions.

Article 3
Designation and Authorisation

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.
2. Upon receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
 - b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; and
 - c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4
Revocation of Authorisation

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Applications of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. 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 7 (Aviation Security).

Article 5
Application of Laws

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

Article 6
Safety

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines.
2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.
3. Each Party reserves the right to suspend, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within a reasonable time.
4. Any action by one Party in accordance with paragraph 3 shall be discontinued once the basis for that action ceases to exist.

Article 7
Aviation Security

1. In accordance 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, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done

at Montreal on September 23, 1971 and its protocol done at Montreal on February 24, 1988 and any other convention on aviation security to which both Parties become members.

2. Upon request the Parties shall provide each other with all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as 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 special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, 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.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air services.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

4. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

5. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations, and the Parties stipulate that the rules and regulations shall be administered in a non-discriminatory fashion and consistent with the purposes of the Agreement.

7. Both Parties shall adopt all such measures as required within their jurisdictions to prevent any form of discriminations or unfair competition practice affecting the competitiveness of the designated airlines of the Parties in relation with, but not limited to, the designation of airport slots, handling services, the ability to sell air services, the application of custom duties and charges, user charges, conversion and remittances of currencies.

Article 9

Co-operative Marketing Arrangements

1. While operating or holding out the agreed services on the specified route(s), the designated airlines of each Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as code share, block space or other joint ventures arrangements, with –

- a. the designated airline(s) of the same Party; or
- b. the designated airline(s) of the other party; or
- c. the designated airline(s) of a third country.

2. All airlines operating under paragraph 1 shall –

- a. hold out the appropriate authority; and
- b. meet all other requirements normally applied to such arrangements.

3. When a designated airline(s) each Party may also enter into domestic code share arrangements with airline(s) of the other Party for operations between the two points in the territory of the other Party connecting the agreed services on the specified routes.

4. The designated airline(s) of one Party shall not exercise cabotage rights between points in the territory of the other country. However, the designated airline(s) of one Party may carry its on their own stop-over traffic connecting within twenty four (24) hours at the point of entry, on the segments between points in the territories of the other Party.

5. The total capacity operated by the air services performed under such arrangements shall be counted only against the capacity entitlement of the other Party designating the operating airline. The capacity offered by the marketing airline on such services shall not be counted against the capacity entitlement of the Party designating that airline.

6. When holding out services for sale, under such arrangements, the marketing airlines shall make clear to the purchaser at the point of sale as to which airline shall be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

Article 10 *Change of Gauge*

On any segment or segments of the routes specified in Article 2 and the Schedule to this Agreement, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 11 *Customs Duties and Charges*

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items, such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1:
 - a. introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
 - b. retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
 - c. taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 12 *User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

Article 15
Intermodal Cargo Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 16
Consultations and Settlement of Disputes

1. Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.
2. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
3. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the most senior, qualified Vice President appoints the third arbitrator under this Paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.
4. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a

conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

5. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

6. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

7. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

8. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

9. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 17 *Amendment*

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.

2. Any amendments so agreed shall enter into force when the Parties have followed their respective internal procedures and notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met, except that the Schedule to this Agreement may be amended by mutual written agreement of the Aeronautical Authorities.

3. If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 18
Termination

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 sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 19
Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization.

Article 20
Entry into force

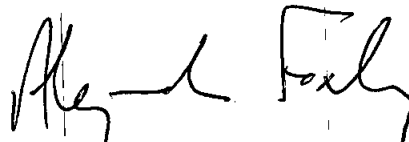
This Agreement and its Annex shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annex.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at *Santiago* this *21* day of April 2008 in duplicate, in the English language, which shall be the authentic text. Translation of the Agreement into Hindi and Spanish languages will be prepared and shall be considered equally authentic when agreed upon by an exchange of diplomatic notes that confirm their conformity with the English language text.



For the Government of the Republic of
India



For the Government of the Republic
of Chile

ANNEX/SCHEDULE
International Air Services

Route Schedule

Section I

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of India:

Behind Points	Points in India	Intermediate points	Points in Chile	Points Beyond
Any	Any	Any	Any	Any

Section II

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of Chile:

Behind Points	Points in Chile	Intermediate points	Points in India	Points Beyond
Any	Any	Any	Any	Any

Section III

Operational Flexibility

Each designated airline may on any or all flights and at its option;

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

Without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airlines.

Section IV

Unless otherwise specifically agreed, two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party, except that such limitation shall not apply to code share points.

Section V

Capacity entitlements

The designated airline(s) of each Party shall be entitled to operate a maximum of 14 frequencies per week in each direction with any aircraft not exceeding the capacity of B-747-400 on their respective route schedules.

Section VI

All-Cargo Operations

The airlines of both sides shall be entitled to operate any number of all-cargo service(s) to/from India/Chile, with any aircraft type, with full traffic rights to/from/via any intermediate and/or any behind and/or any beyond and between any point or points in any third country and a point or points in the territory of the other Party, without any limitation as to capacity, frequencies and full traffic rights between any points, excluding cabotage rights.

Section VII

It is understood, that nothing in this Annex/Schedule shall be deemed to confer on the airline or airlines of the Parties the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.