

भारत सरकार और जर्मन संघीय गणराज्य
के बीच हवाई व्यवस्थाओं का करार

भारत सरकार और जर्मन संघीय गणराज्य जिन्हें आगे
"संविदाकर्ता-पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिये
प्रस्तुत किए गए अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय (जिसे आगे
'अभिसमय' कहा गया है) के हस्ताक्षरकर्ता हैं,

अपने-अपने भू-भागों के बीच और उनके परे हवाई व्यवस्थाओं
की स्थापना के लिए करार करने की इच्छा से,

नीचे लिखी बातों पर सहमत हुई हैं :-

लिख गए हैं ।

अभिप्रेत के अन्तर्गत 2 और 96 में उनके लिए निर्दिष्ट

के लिए विभिन्न "शब्दों" के अर्थों को ही है जो

का है "अर्थ-व्युत्पत्ति" और "व्युत्पत्ति-व्युत्पत्ति" से निम्न प्रयोजन

(1) "अर्थ-व्युत्पत्ति" "अर्थ-व्युत्पत्ति" "अर्थ-व्युत्पत्ति" (1)

लिखित शब्दों के अर्थों को ही है ;

इसके अन्तर्गत प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

(2) "अर्थ-व्युत्पत्ति" के अर्थों को ही है ;

जो है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

प्रत्येक शब्द के अर्थों को ही है ;

(3) "अर्थ-व्युत्पत्ति" शब्दों के अर्थों को ही है ;

के प्रयोजन के लिए :-

जब तक प्रयोग से कोई शब्द अर्थों को ही है, प्रयोजन के लिए

उपरोक्त के परिचय में प्रस्तुत है ।

किसी भी प्रकार के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।
प्रस्तुत है ।
(4) उपरोक्त के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।

प्रस्तुत है ।

(3) उपरोक्त के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।
प्रस्तुत है ।
प्रस्तुत है ।

प्रस्तुत है ।

- (क) उपरोक्त के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।
- (ख) उपरोक्त के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।
- (ग) उपरोक्त के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।

प्रस्तुत है ।

प्रस्तुत है ।

(2) उपरोक्त के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।

प्रस्तुत है ।

- (1) उपरोक्त के अर्थ-संबंधों के अभाव में प्रस्तुत है ।

है किंतु ।

कि, इसी पूर्व अनुच्छेद X और XII के उपबंधों का अनुपालन प्राप्त
उपस्थानों का परिचालन किया भी समुप आरेख में प्रकटी है अतः
(5) इस प्रकार मान्य है कि अनुच्छेद X के उपबंधों के अन्तर्गत

निम्नलिखित प्रकार है-

अनुच्छेदों के प्रयोग के संबंध में उदाहरण के लिये कि अनुच्छेदों का प्रयोग
धारा 2 में निर्दिष्ट उदाहरणों की प्रकृति की प्रकृति है अतः उदा
रूपानुसार करने से उदाहरणों का प्रयोग करने से उदाहरणों का प्रयोग
यह अनुच्छेदों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के
द्वारा संविधानों पर उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
उदाहरणों का अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के
(4) यदि उदाहरणों पर उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत

के लिए प्रकृत है ।

उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
(3) उदाहरणों पर उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत

अनुच्छेदों के अन्तर्गत ।

अनुच्छेदों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
(2) उदाहरणों की प्रकृति पर उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत
(1) उदाहरणों पर उदाहरणों के अन्तर्गत कि उदाहरणों के अन्तर्गत

(2) प्रत्येक संविदाकर्ता पदा की यह अविष्कार रचना कि वहीमान
 कागरे के उपबंधों के अर्थात् खरे वर वृषरे पदा की लिखित सुचना
 है कर अपने द्वारा नामांश खाते कृपणी के स्थान पर कृषी खाते
 कृपणी की नामांश कर है । यह नामांश खाते कृपणी की वे ही
 अविष्कार रणी और उसके वे ही उपरोक्त लिखत रणी की उस खाते
 कृपणी के वे लिखके स्थान पर उसे नामांश लिखा गया है ।

सूची ।

(1) प्रत्येक संविदाकर्ता पदा अपने पास यह अविष्कार प्राप्त
 है कि यदि यह संविदाकर्ता पदा की नामांश खाते कृपणी
 के कृषी पदा के निर्यात-विनियमों का अनुपालन न किया वे
 अथवा पहले पदा की समझ में उन शर्तों की पूर्ण करने में कमी रही
 वे निम्नके अर्थात् प्रत्येक कागरे के अन्तर्गत अविष्कार दिये गये हैं जो
 वह परिचालन अनुमति की प्रमाणित कर सके या उस पर कृषी उचित
 शर्तों का निर्यात सके निर्यात कर आकर समझ । यदि अनुच्छेद III के
 धारा 4 के उपबन्धों का अनुपालन न किया गया हो तो वह भी यह
 बात लागू होगी । जब तक कि वक्तो परिचालन की लिखित
 लिखित विना अथवा शर्तों की लागू किये बिना विधि, विनियमों
 अथवा प्रत्येक कागरे के उपबंधों के और अविष्कार अतिरिक्त की अथवा
 न ही जब तक कृषी कागरे के प्रत्येक पदा के अन्तर्गत XIV के अन्तर्गत
 संविदाकर्ता पदा के बीच परामर्श हो जाने के बाद ही की जा

अनुच्छेद IV

अनुच्छेद V

कोई संविदाकर्ता पदा अपने भू-भाग में दूसरे संविदाकर्ता पदा द्वारा नामजुद हवाई कंपनी द्वारा हवाई अड्डों तथा दूसरी विमानन सुविधाओं के उपयोग के लिए उन प्रभारों से अधिक प्रभार न लेगा जो उसी प्रकार की अ-तराष्ट्रीय हवाई व्यवस्थाओं में काम करने वाली अपनी राष्ट्रीय हवाई कंपनियों से लेता है ।

(1) दत्तों में से किसी भी संविदाकर्ता पर दत्त नामांकन खाते

कंपनी द्वारा परिचालित और अन्य संविदाकर्ता पर दत्त के मुँ-भाग में

प्रवेश करने तथा निकारे वहां से बाहर जाने या उससे संबंधित उद्देश्य

करने वाले वायदान, ऐसे वायदान में रखा हुआ धन, मशीनी लेन,

फालतू पूर्ण, नियमित उपकरण और वायदान का सामान आदि

पर दत्त उत सीमाधिकृत और अन्य प्रणाली से मुक्त होने की भाँति के

आधार, नियमित या पर जाने पर लिया जाता है परन्तु यह

है कि ऐसा वायदान एक समय में दूसरे संविदाकर्ता पर दत्त के मुँ-भाग

में कर महीने से अधिक अवधि तक न रहे । यह बात वायदान में

रहे उस सामान पर भी लागू होगी जो दूसरे संविदाकर्ता पर दत्त के

मुँ-भाग में से उद्देश्य के वर्गीकरण संबंधित है ।

(2) दत्तों में से किसी भी संविदाकर्ता पर दत्त के मुँ-भाग में अस्थायी

रूप से आधार किए जाने वाले वायदान के सामान, फालतू पूर्ण और

नियमित उपकरण, जिसकी दूसरे संविदाकर्ता पर दत्त की नामांकन खाते

कंपनी के विमान में प्रवेश या स्टोर करने के बाद लाया जाता था

जिसकी ऐसे वायदान में अथवा उसके द्वारा उद्योग के लिए उसमें रखा

जाया अथवा जिसका परले संविदाकर्ता पर दत्त के मुँ-भाग से पुनर्निर्धारित

नियत जाएगा, वे इस अनुच्छेद के धारा 1 में उल्लिखित सीमा श्रेणियों

और अन्य प्रणाली से मुक्त होंगे ।

(3) दत्तों संविदाकर्ता पर दत्तों में से किसी भी संविदाकर्ता पर दत्त की

नामांकन खाते कंपनी के वायदान में दूसरे संविदाकर्ता पर दत्त के मुँ-भाग

में जारी समय जो धन या मशीनी लेन होगा और जो अस्थायी रूप से

खाते उपकरणों में काम आया वह इस अनुच्छेद के धारा 1 में

उल्लिखित सीमा श्रेणियों और अन्य प्रणाली से मुक्त होगा ।

(4) प्रत्येक संविदाकर्ता पर दत्त की यह शर्त लागू करने का अधिकार होगा

कि इस अनुच्छेद के धारा 1 से उक्त में उल्लिखित सामान को बांधने,

उधारने, पुनर्निर्धारित से पहले वायदान में रखे और उसके पुनर्निर्धारित

करने का काम उस संविदाकर्ता पर दत्त के सीमाधिकृत अधिकारियों के

परिचालन में ही किया जाने में ये काम हो रहे हों ।

1. के लिये कि वह प्रत्येक व्यक्ति को
 प्रत्येक व्यक्ति के विषय में उचित और समान अवसर के सिद्धांत-
 आधारित-प्रदान करने के लिए कि वह प्रत्येक व्यक्ति को कि समान
 के अनुपयोग और निर्वहण के विषय में नियमित रूप से विचारों का
 (2) प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान करने के लिए कि वह प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान

1. प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान करने के लिए कि वह प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान
 करने के लिये कि वह प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान करने के लिये कि वह प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान
 प्रदान करने के लिये कि वह प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान करने के लिये कि वह प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान
 (1) प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान करने के लिए कि वह प्रत्येक व्यक्ति को प्रदान

अनुच्छेद VII

अनुच्छेद VIII

दोनों में से किसी भी संविदाकर्त्ता पक्ष द्वारा नामजुद हवाई कंपनी की सम्मत हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन में यह ध्यान रखा जाएगा कि दूसरे पक्ष द्वारा नामजुद हवाई कंपनी के हितों की हानि न हो ताकि दूसरा पक्ष उस सारे मार्ग अथवा उसके किसी अंश में जो व्यवस्था चलाता है उस पर कोई अनुचित प्रभाव न पड़ने पावे ।

के पीछे ही अक्षय ही है फिर जाने ।
 ऐसे अक्षय यथासंभव ही प्रतिरूप और संबंधित अक्षय के अक्षय होने
 तथा अक्षय पर अक्षय और उर्वर के स्थिति का निर्देश देता ।
 अक्षय विद्यार्थी विनम्र यातायात के प्रत्यक्ष और गंतव्य स्थिति
 में-माग से, अक्षय में-माग से अक्षय के अक्षय यातायात अक्षय
 अक्षय प्रत्यक्ष माग में अक्षय संबंधित अक्षय पर के में-माग की अक्षय
 अक्षय पर के अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय
 अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय अक्षय-

IX अक्षय

(5) जब एक व्यक्ति के अन्तर्गत टैरिफ को निर्धारित करने के लिए जांच के लिए आदेश जारी किया जाता है तो वह एक वर्ष के लिए प्रभावी रहेगा।

यदि एक व्यक्ति के अन्तर्गत टैरिफ को निर्धारित करने के लिए आदेश जारी किया जाता है तो वह एक वर्ष के लिए प्रभावी रहेगा।

(4) यदि जांच के दौरान कोई व्यक्ति को टैरिफ निर्धारित करने के लिए आदेश जारी किया जाता है तो वह एक वर्ष के लिए प्रभावी रहेगा।

(3) इस प्रकार से सन्तुष्ट करने के लिए टैरिफ को निर्धारित करने के लिए आदेश जारी किया जाता है।

(2) यदि संचालक को, टैरिफ निर्धारण के लिए आदेश जारी किया जाता है तो वह एक वर्ष के लिए प्रभावी रहेगा।

(1) किसी भी व्यक्ति को टैरिफ निर्धारण के लिए आदेश जारी किया जाता है तो वह एक वर्ष के लिए प्रभावी रहेगा।

अनुच्छेद XIII

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

अनुच्छेद XIV

दोनों में से कोई भी संविदाकर्ता पदा किसी भी समय प्रस्तुत करार में या प्रस्तुत करार के अनुच्छेद II में उल्लिखित पत्र-विनिमय में कोई भी संशोधन करने के लिए परामर्श का अनुरोध कर सकेगा । यदि दोनों में से कोई भी संविदाकर्ता पदा यह समझे कि अनुच्छेद XIII के अर्थ के अंतर्गत विचार विनिमय सफल नहीं रहा है तो प्रस्तुत करार का निर्वचन और अनुप्रयोग के बारे में परामर्श के लिए भी अनुरोध कर सकता है । ऐसा परामर्श अनुरोध की तारीख से साठ दिन के भीतर आरंभ हो जाए । इस प्रकार के परामर्शों के फलस्वरूप प्रस्तुत करार में किया गया कोई भी रूपभेद विभिन्न सांविधानिक आवश्यकताओं को पूरा करने और राजनयिक पत्रों के विनिमय द्वारा पुष्टि हो जाने पर ही लागू होगा । इस करार के अनुच्छेद II में निर्दिष्ट पत्र विनिमय में किया गया कोई भी रूपभेद राजनयिक पत्रों के द्वारा पुष्टि हो जाने के बाद ही लागू होगा ।

अनुच्छेद XV

(1) प्रस्तुत करार के निर्वाचन और अनुप्रयोग के संबंध में कोई भी मतभेद जिस हद तक इस करार के अनुच्छेद XIV के अनुसार तय न हो पार उस हद तक वह किसी भी संविदाकर्त्ता पदा के अनुरोध पर निर्णय के लिए विवाक्य अधिभारण के पास भेजा जा सकेगा ।

(2) हर अलग-अलग मामले में ऐसे विवाक्य अधिभारण की स्थापना इस रीति से होगी कि प्रत्येक संविदाकर्त्ता पदा द्वारा नियुक्त एक-एक सदस्य ही और ये दोनों सदस्य किसी तीसरे राज्य के एक राष्ट्रियक को अध्यक्ष चुनने में सहमत हों जिसे दोनों संविदाकर्त्ता पदों की सरकारों द्वारा नियुक्त किया जाय । दोनों में से किसी भी संविदाकर्त्ता पदा द्वारा मतभेद को विवाचन के लिए भेजने के संबंध में अपने विचार की सूचना दूसरे संविदाकर्त्ता पदा को दिए जाने पर साठ दिन के भीतर सदस्य की और नब्बे दिन के भीतर अध्यक्ष की नियुक्ति हो जाय ।

(3) यदि पैरा 2 में दी गई समय-सीमाओं का पालन नहीं किया जाय तो किसी दूसरे संगत करार की अनुपस्थिति में दोनों संविदाकर्त्ताओं में से कोई भी पदा अंतर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन के अध्यक्ष से आवश्यक नियुक्तियां करने के लिए अनुरोध कर सकेगा । यदि अध्यक्ष इस कार्य को करने में असमर्थ हो तो उसके सहायक पदा-सीन से आवश्यक नियुक्तियां करने के लिए अनुरोध किया जाना चाहिये ।

(4) विवाक्य अधिभारण अपने निर्णय बहुमत के आधार पर देगा । ये निर्णय दोनों संविदाकर्त्ता पदों के लिए बाध्यकारी होंगे । संविदाकर्त्ता पदों में से प्रत्येक को अपने सदस्य और साथ ही विवाक्य अधिभारण की कार्यवाही में अपने प्रतिवेदन के लक्ष्य उठाने होंगे ; अध्यक्ष के लक्ष्य को या अन्य लक्ष्यों को दोनों संविदाकर्त्ता पदा बराबर-बराबर उठाएंगे । बाकी सभी बातों के संबंध में विवाक्य अधिभारण अपनी कार्यविधि स्वयं निर्धारित करेगा ।

प्रकृत कारण की अवधि में लगाने रहता ।
 लगाने की वृद्धि और उस पर परिस्थिति में संशोधन अभिमत ही
 परत अभिमत में संशोधन का अनुसंधान करते और वह विविध
 में लगाने की, विषय उस पर परिस्थिति के जब दोनों परिवर्तन
 हैं, कारण की अवधि के दौरान कारण के अवधि-मग के रूप
 प्रकृत कारण के अलग स्थिति को देखते हैं।
 परिवर्तन परत के बीच अभिमत के उद्देश्य, जहाँ तक वे

अथर्व
 IXX XVI

अनुच्छेद XVII

- (1) प्रस्तुत करार सत्यांकन के अधीन होगा और सत्यांकन-पत्रों का विनिमय यथासंभव शीघ्रातिशीघ्र किया जाएगा ।
- (2) प्रस्तुत करार सत्यांकन-पत्रों के विनिमय के तीस दिन बाद लागू होगा ।

५५१.५५.५५

भारत सरकार की ओर से

वर्ष १९६३ में भारत सरकार की ओर से

पत्र के प्रकाशन का प्रस्ताव है।

यदि निम्न सूची में दिए विषयों पर प्रकाश की जाये तो

यह से प्रकाशित है।

अथवा अन्य कोई भी प्रश्न पूछा जाये ; इसके अन्तर्गत प्रकाश-

में विज्ञान, अर्थ और अर्थशास्त्रों की दो-दो प्रतियाँ,

यह करीब ३१ मई, १९६३ को नयी दिल्ली

निम्न सूची में दिए विषयों पर।

निम्न सूची में उल्लेख की गई विषयों पर प्रकाश की जाये

जिस पर यह प्रकाश अ-वैज्ञानिक विषयों में प्रकाश की

सूची में विषयों पर प्रकाश की जाये।

उक्त सूची में प्रकाशित पर यह प्रकाशित की जाये। यदि

किसी भी विषय पर प्रकाश की जाये तो प्रकाशित की जाये।

यदि प्रकाशित की जाये तो प्रकाशित की जाये।

विषयों में प्रकाश की जाये। यदि प्रकाशित की जाये तो

प्रकाशित की जाये।

यदि प्रकाशित की जाये तो प्रकाशित की जाये।

यदि प्रकाशित की जाये तो प्रकाशित की जाये।

अथवा XVII

A B K O M M E N
ZWISCHEN
DER REGIERUNG VON INDIEN
UND
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
UEBER DEN FLUGLINIENVERKEHR

Die Regierung von Indien und die Bundesrepublik Deutschland, im folgenden als "Vertragsparteien" bezeichnet,

ALS PARTEIEN des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (im folgenden als "Zivilluftfahrtabkommen" bezeichnet), das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

IN DEM WUNSCH, ein Abkommen zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schliessen,

sind wie folgt UEBEREINGEKOMMEN:

Artikel I

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit dessen Wortlaut nichts anderes erfordert:

- a) "Luftfahrtbehörde": in bezug auf Indien den Generaldirektor für Zivilluftfahrt; in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesem Generaldirektor oder diesem Minister zur Zeit obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) "bezeichnetes Unternehmen": ein Luftverkehrsunternehmen, das die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei nach Artikel III schriftlich bezeichnet hat;
- c) "Hoheitsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken": dasselbe wie in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrtabkommens.

Artikel II

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs auf Grund eines Fluglinienplans, der durch einen Notenwechsel der Vertragsparteien festgelegt wird; dieser Fluglinienverkehr und diese Fluglinien, die im Fluglinienplan festgelegt sind, werden im folgenden als "vereinbarter Linienverkehr" und "festgelegte Linien" bezeichnet. Der vereinbarte Linienverkehr kann jederzeit aufgenommen werden, wenn die Voraussetzungen des Artikels III erfüllt sind.

(2) Im Rahmen dieses Abkommens genießt das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen bei dem Betrieb eines vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen,
- b) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen, und
- c) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nach Massgabe des in dem Notenwechsel festgelegten Fluglinienplans zu landen, um im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

(3) Aus diesem Abkommen kann für ein Unternehmen der einen Vertragspartei keine Berechtigung abgeleitet werden, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Post oder Fracht aufzunehmen, um diese an einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei abzusetzen.

(4) Auf die Luftfahrzeuge und den vereinbarten Linienverkehr des bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei finden die Gesetze und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei über den eingehenden und ausgehenden Grenzübertritt von Luftfahrzeugen oder eines internationalen Fluglinienverkehrs und über deren in ihrem Hoheitsgebiet stattfindenden Betrieb Anwendung.

Artikel III

- (1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, der anderen Vertragspartei ein Unternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs nach dem Fluglinienplan schriftlich zu bezeichnen.
- (2) Nach Erhalt der Mitteilung über das bezeichnete Unternehmen erteilt die betreffende Vertragspartei diesem vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 unverzüglich über ihre Luftfahrtbehörde die entsprechende Betriebsgenehmigung.
- (3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die durch die üblicherweise von ihr auf den Betrieb von Luftfahrzeugen und des internationalen gewerblichen Fluglinienverkehrs angewandten Gesetze und sonstigen Bestimmungen vorgeschrieben sind.
- (4) Eine Vertragspartei ist in jedem Fall berechtigt, die Annahme der Bezeichnung eines Unternehmens abzulehnen oder einem Unternehmen die Gewährung der in Artikel II Absatz 2 angegebenen Rechte zu verweigern oder ihm für die Ausübung dieser Rechte alle von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht ist, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der anderen Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen zustehen.
- (5) Ein in dieser Weise bezeichnetes und mit der Genehmigung versehenes Unternehmen kann den vereinbarten Linienverkehr jederzeit aufnehmen, wenn die Voraussetzungen der Artikel X und XII erfüllt sind.

Artikel IV

(1) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder jede von ihr für erforderlich gehaltene Auflage zu machen, wenn ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei ihre Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder wenn sie der Auffassung ist, dass die Bedingungen, unter denen die Rechte auf Grund dieses Abkommens gewährt wurden, nicht erfüllt worden sind. Das Gleiche gilt, wenn dem Artikel III Absatz 4 nicht Genüge getan ist. Solche Massnahmen werden nur nach Konsultation zwischen den Vertragsparteien gemäss Artikel XIV ergriffen, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstösse gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften oder gegen dieses Abkommen eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jede Vertragspartei ist berechtigt, durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen unter den Voraussetzungen dieses Abkommens durch ein anderes bezeichnetes Unternehmen zu ersetzen. Dieses geniesst die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel V

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalem Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel VI

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, es sei denn, dass das Luftfahrzeug ohne Unterbrechung mehr als sechs Monate lang im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbleibt. Dies gilt auch für Waren an Bord des Luftfahrzeugs, die während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die vorübergehend in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder um zur Verwendung in diesen Luftfahrzeugen an Bord genommen oder um auf andere Weise wieder aus dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Luftfahrtbetriebsstoffe, die von Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an Bord genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt zu verlangen, dass das Einladen, Ausladen, die vorübergehende Lagerung bis zur Wiederausfuhr und die Wiederausfuhr der in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter der Aufsicht der Zollbehörden der Vertragspartei erfolgt, in deren Hoheitsgebiet diese Vorgänge stattfinden.

Artikel VII

(1) Dem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei ist in jeder Hinsicht in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, im internationalen Verkehr Beförderungen zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien und darüber hinaus vorzunehmen.

(2) Zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien findet über die Anwendung und Auslegung dieses Artikels ein regelmässiger Meinungsaustausch statt, um die Beachtung der Grundsätze der billigen und gleichen Gelegenheit für die bezeichneten Unternehmen sicherzustellen.

Artikel VIII

Bei dem Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs durch das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ist auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf der gleichen Linie von diesem Unternehmen betriebene Verkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

Artikel IX

(1) Die bereitzustellende Kapazität, die Frequenz des zu betreibenden Verkehrs und die Art des Fluglinienverkehrs, nämlich ob Durchgangsverkehr oder im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei endender Verkehr, werden zwischen den bezeichneten Unternehmen nach den Grundsätzen der Artikel VII und VIII und den Bestimmungen dieses Artikels vereinbart. Diese Vereinbarung bedarf der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

(2) Jede Erhöhung der von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei bereitzustellenden Kapazität oder der Frequenz des von ihm zu betreibenden Verkehrs ist zunächst zwischen den bezeichneten Unternehmen zu vereinbaren und bedarf der Genehmigung der Luftfahrtbehörden auf Grund des geschätzten Verkehrsbedarfs zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien und auf Grund jeglichen anderen zu vereinbarenden und gemeinsam zu bestimmenden Verkehrsbedarfs. Bis zu einer solchen Vereinbarung oder Regelung gelten die bestehenden Kapazitäts- und Frequenzermächtigungen weiter.

(3) Können die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien sich über eine Angelegenheit, für die nach diesem Artikel ihre Einigung erforderlich ist, nicht einigen, so werden die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien sich bemühen, eine Einigung hierüber zu erzielen.

(4) Die bereitzustellende Kapazität, die Frequenz des zu betreibenden Verkehrs und die Art des Fluglinienverkehrs, nämlich ob Durchgangsverkehr oder im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei endender Verkehr, werden auf Grund dieses Artikels vereinbart und in einem Briefwechsel zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien im einzelnen festgelegt.

Artikel X

Jede Vertragspartei veranlasst ihr bezeichnetes Unternehmen, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so früh wie möglich, spätestens jedoch dreissig Tage vor Aufnahme des vereinbarten Linienverkehrs, die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster, die Flugpläne, Tarifpläne und alle sonstigen einschlägigen Informationen über den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs mitzuteilen, einschliesslich der Informationen, mit welchen den Luftfahrtbehörden der Nachweis erbracht wird, dass die Erfordernisse dieses Abkommens ordnungsgemäss beachtet werden. Das Gleiche gilt für jede den vereinbarten Linienverkehr betreffende Änderung.

Artikel XI

Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei über die monatlichen Beförderungen durch ihren Fluglinienverkehr nach, aus und durch deren Hoheitsgebiet Statistiken, welche die Herkunfts- und Bestimmungsländer sowie die Aufnahme- und Absatzungspunkte bei diesen Beförderungen ausweisen. Diese Statistiken sind so frühzeitig wie möglich und in jedem Fall spätestens sechs Monate nach Ablauf des Zeitraums zu übermitteln, auf den sie sich beziehen.

Artikel XII

- (1) Bei der Festsetzung der Tarife für den vereinbarten Linienverkehr ist auf alle Umstände, wie die Kosten des Betriebs, einen angemessenen Gewinn, die besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und die Tarife anderer Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, gebührend Rücksicht zu nehmen. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.
- (2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beiden bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewandt werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife, wenn möglich, unmittelbar miteinander vereinbaren.
- (3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreissig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.
- (4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.
- (5) Bis zur Festsetzung der Tarife nach diesem Artikel bleiben die bereits in Kraft befindlichen Tarife bestehen.

Artikel XIII

Im Geist enger Zusammenarbeit findet zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien über die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens ein regelmässiger Meinungs-austausch statt.

Artikel XIV

Zwecks Erörterung von Änderungsvorschlägen zu diesem Abkommen oder zu dem in Artikel II genannten Notenwechsel kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Auch über Fragen der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens können Konsultationen beantragt werden, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel XIII ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach ihrer Beantragung. Jede Änderung dieses Abkommens infolge einer Konsultation tritt nach Erfüllung der beiderseitigen verfassungsmässigen Erfordernisse und nach Bestätigung durch einen diplomatischen Notenwechsel in Kraft. Jede Änderung des in Artikel II genannten Notenwechsels tritt nach Bestätigung durch einen diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

Artikel XV

- (1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel XIV beigelegt werden kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.
- (2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind binnen sechzig Tagen, der Obmann binnenneunzig Tagen zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.
- (3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Ist der Präsident verhindert, so soll sein Vertreter im Amt gebeten werden, die Ernennungen vorzunehmen.
- (4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel XVI

Soweit die Bestimmungen des Zivilluftfahrtabkommens auf den nach diesem Abkommen eingerichteten Fluglinienverkehr anwendbar sind, bleiben sie während der Geltungsdauer des Abkommens in ihrer jetzigen Form zwischen den Vertragsparteien in Kraft, als ob sie Bestandteil des Abkommens wären, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Änderung des Zivilluftfahrtabkommens ratifizieren und diese ordnungsgemäss in Kraft tritt; in diesem Fall gilt für die Dauer dieses Abkommens das Zivilluftfahrtabkommen in seiner geänderten Fassung.

Artikel XVII

- (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich ausgetauscht werden.
- (2) Dieses Abkommen tritt dreissig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.


Artikel XVIII

Jede Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit schriftlich von ihrem Wunsch in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle der Kündigung tritt dieses Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei ausser Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

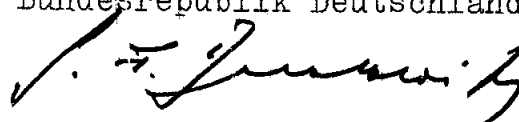
GESCHEHEN zu Neu-Delhi am 31. Mai 1963

in sechs Urschriften, je zwei in Deutsch, Hindi und Englisch, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text massgebend.

Für die
Regierung von Indien



Für die
Bundesrepublik Deutschland



AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RELATING TO
AIR SERVICES.

The Government of India and the Federal Republic of Germany, hereinafter described as the "Contracting Parties",

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

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

Have AGREED as follows :-

ARTICLE I.

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

- a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil Aviation, and in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport, or any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Director General or by the said Minister;
- b) the term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article III of the present Agreement;
- c) the terms "territory", "air-service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

ARTICLE II.

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services according to the Route Schedule which shall be specified by an Exchange of Notes between the Contracting Parties; such air services and routes as specified in the Route Schedule shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes". The agreed services may be inaugurated at any time after the provisions of Article III have been complied with.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights :

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
- c) to make stops in the territory of the other Contracting Party in accordance with the Route Schedule as specified in the Exchange of Notes for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

(3) Nothing in the present Agreement shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail or cargo to be set down at another point in the territory of that other Contracting Party.

(4) The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft or of air services operated in international air navigation or to the operation of such aircraft or air

services while within its territory shall apply to aircraft and agreed services of the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE III.

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services in accordance with the Route Schedule.
- (2) On receipt of the designation, the Contracting Party shall, through its own aeronautical authorities and subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorisation.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by them to the operations of air carriers and of international commercial air services.
- (4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or to withhold the grant to the airline of the rights specified in paragraph 2 of Article II of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or its nationals.
- (5) The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of Articles X and XII have been complied with.

ARTICLE IV.

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

(2) Each Contracting Party shall have the right by written communication to the other Contracting Party to replace its designated airline by another designated airline subject to the provisions of the present Agreement. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

ARTICLE V.

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

ARTICLE VI.

(1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods, provided that the aircraft does not stay at a time in the territory of the other Contracting Party for a period exceeding six months. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Aircraft stores, spare parts and regular equipment temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party or to be placed on board such aircraft for the use by or on board such aircraft or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from customs duties and other charges mentioned in Paragraph 1 of this Article.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in Paragraph 1 of this Article.

(4) Each Contracting Party shall have the right to require that the loading, unloading, temporary storage pending re-export and re-export of the goods mentioned in Paragraphs 1 to 3 of this Article shall be done under the supervision of the customs authorities of the Contracting Party in whose territory these take place.

ARTICLE VII.

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

(2) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall regularly exchange views in regard to application and interpretation of this Article in order to assure the observance of principles of fair and equal opportunity to the designated airlines.

ARTICLE VIII.

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

ARTICLE IX.

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

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

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

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

ARTICLE X.

Each Contracting Party shall cause its designated airline to communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, but not later than thirty days prior to the inauguration of the agreed services, the type of service, the type of aircraft to be used, the flight schedules, tariff schedules, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of the present Agreement are being duly observed. The requirements of this Article shall likewise apply to any changes concerning the agreed services.

ARTICLE XI.

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

ARTICLE XII.

(1) In fixing tariffs on any agreed service due account shall be taken of all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such tariffs, the provisions of the following Paragraphs should be observed.

(2) The tariffs shall, if possible, be agreed for each route between the two designated airlines. For this purpose the designated airlines should be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should, if possible, agree on such tariffs directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(4) If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with Paragraph 2 of this Article, or if the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties do not consent to the tariffs submitted for their approval in accordance with Paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties should by common accord fix those tariffs for routes or parts thereof on which there is disagreement or lack of consent.

(5) Pending determination of the tariffs in accordance with this Article, the tariffs already in force shall prevail.

ARTICLE XIII.

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

ARTICLE XIV.

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of initiating any amendments to the present Agreement or to the Exchange of Notes referred to in Article II of the present Agreement. Consultations may also be requested on matters concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article XIII has been without success. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of the present Agreement as a result of such consultations shall come into effect after the respective constitutional requirements have been fulfilled and when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes. Any modification of the Exchange of Notes referred to in Article II of the present Agreement shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE XV.

(1) To the extent that any disagreement arising out of the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article XIV of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be established in each individual case in such a way as to comprise one member to be appointed by each Contracting Party and these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as the chairman who shall be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. The members shall be appointed within sixty days and the chairman within ninety days after either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention of referring the disagreement to arbitration.

(3) If the time-limits provided for in Paragraph 2 are not observed, either of the Contracting Parties may, in the absence of any other relevant agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. Where the President is prevented from carrying out this function, his deputy in office should be invited to make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each of the Contracting Parties shall bear the expenses of its own member as well as of its representation in the proceedings at the arbitral tribunal; the expenses of the chairman and any other expenses shall be borne in equal parts by both Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE XVI.

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

ARTICLE XVII.

(1) The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

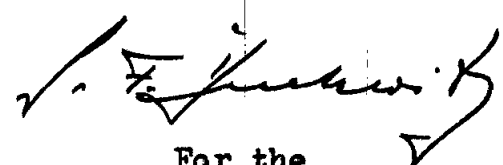
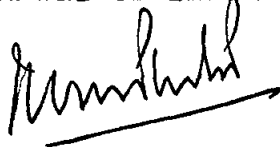
(2) The present Agreement shall enter into force thirty days after the exchange of the instruments of ratification.

ARTICLE XVIII.

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

DONE at New Delhi this 31st day of May 1963 in six originals, two each in the Hindi, German and English languages, all the six texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English texts shall prevail.

For the
GOVERNMENT OF INDIA



For the
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY