

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF INDIA
AND
THE GOVERNMENT OF IRELAND

The Government of India and the Government of Ireland, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE - 1

Definitions

For the purpose of this 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 Ireland, the Minister for Tourism and Transport or in both cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities,
- (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 3 of this Agreement,
- (c) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties, and

- (d) 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 - 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting 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 Annex thereto. 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 designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:-
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - (c) while operating an agreed service on a specified route, the airline designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party at the point(s) specified for that route in the Annex to this Agreement, international traffic in passengers, cargo or mail.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
4. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

5. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail such as those regarding passports, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

ARTICLE - 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an 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 to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country or the Government

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

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

5. Notwithstanding para 4 above, the designated airline may, if it so desires, operate its services under this Agreement with leased aircraft provided that the airline has effective control of the operation of these services.
6. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of this Article and of Articles 10 and 12 have been complied with.

ARTICLE - 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke or suspend the operating authorisation or impose such appropriate conditions as it may deem necessary in the case of failure by a designated airline of the other Contracting 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 this Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph 4 of Article 3 are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article 15 of this Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws, regulations or provisions of this Agreement.

ARTICLE - 5

Charges

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 an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE - 6

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores already on board, introduced into or taken on board such aircraft and intended solely for use by or in such aircraft shall, with respect to all Customs Duties, inspection fees and other duties or taxes, be accorded in the territory of the other Contracting Party, treatment not less favourable than that granted by the other Contracting Party to its own airline operating scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation.
2. The same treatment shall be accorded to spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party.
3. Neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline of the first Contracting Party.
4. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of such territory.

5. Materials referred to in paragraph (1), (2) and (4) of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.
6. Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from Customs duties and other similar taxes.

ARTICLE - 7

Fair and Equal Opportunity

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

ARTICLE - 8

Interest of Designated Airlines

In operating the agreed services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the same route.

ARTICLE - 9

Capacity

1. Prior to the commencement of the agreed services, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in accordance with the principles laid down in Articles 7 and 8 and the provisions of this Article and shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be based primarily on the estimated requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

ARTICLE - 10

Provision of Operating Information

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

ARTICLE - 11

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that 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 soon as possible after the end of each month.

ARTICLE - 12

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
2. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, wherever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.
4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.
6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5), the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.
7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (6), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.
8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE - 13

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.
2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.
3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.

ARTICLE -14

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Any departure from the provisions of this Article by the designated airline shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

ARTICLE - 15

Consultation

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

ARTICLE - 16

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications to routes specified in the Annex may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of letters.

ARTICLE - 17

Settlement of Disputes

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

ARTICLE - 18

Applicability of Multilateral Air Conventions

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under this 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 this Agreement.
2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

ARTICLE - 19

Annex

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

ARTICLE - 20

Entry into Force

After compliance with necessary constitutional procedures, this Agreement shall come into force on the date of signature.

ARTICLE - 21

Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate

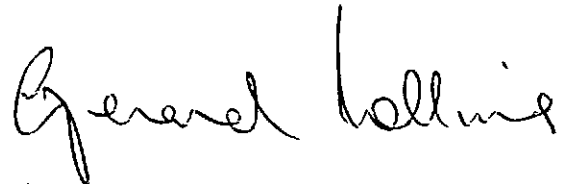
twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Done at New Delhi this 20th day of February 1991 in four originals, two each in the English and Hindi languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.



(HARMOHAN DHAWAN)

Minister of State for
Civil Aviation
For the Government of India



(GERARD COLLINS)

Minister for
Foreign Affairs
For the Government of Ireland

ANNEX

SECTION - I

Routes for the designated airline of Ireland.

Points of Origin	Intermediate Points	Points in India	Points Beyond
Points in Ireland	To be agreed later	Two points to be specified later	To be agreed later

Note: Two points shall not be served on the same flight in the territory of the other Contracting Party.

SECTION - II

Routes for the designated airline of India

Points of Origin	Intermediate Points	Points in Ireland	Points Beyond
Points in India	To be agreed later	Two points to be specified later	To be agreed later

Note: Two points shall not be served on the same flight in the territory of the other Contracting Party.

भारत सरकार
और
आयरलैण्ड सरकार
के बीच
हवाई परिवहन करार

भारत सरकार और आयरलैण्ड सरकार जिन्हे इससे आगे "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो कि 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतर्राष्ट्रीय सिविल विमानन के अभिसमय के संबंधित पक्ष है,

और जो नागर विमानन के क्षेत्र में अपने परस्पर संबंध बढ़ाने और अपने संबंधित क्षेत्रों के बीच तथा उनसे परे हवाई सेवाएँ स्थापित करने के प्रयोजन से एक करार को अंतिम रूप देना चाहते हैं,

निम्नलिखित पर सहमत हुए हैं।

अनुच्छेद-1

परिभाषा

1. जब तक कि प्रसंग से कोई अन्य अर्थ अपेक्षित न हो, इस प्रयोजन के लिए:

॥क॥ "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय भारत के मामले में नागर विमानन के महानिदेशक और आयरलैण्ड के मामले में पर्यटन और परिवहन मंत्री और दोनों के संबंध में किसी भी ऐसे व्यक्ति अथवा संस्था से है जिसे इस समय उक्त प्राधिकारियों द्वारा प्रयुक्त कार्यों को निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत किया गया है,

॥ख॥ "नामित विमान कंपनी" पद से आशय ऐसी हवाई कंपनी से है जिसे एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों ने लिखित रूप में, इस प्रकार के अनुच्छेद-3 के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को नामित किया हो,

§ग§ " अभिसमय " का आशय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 और 94 के अधीन अनुबंधों या अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन होगा और

§घ§ " राज्य क्षेत्र ", " विमान सेवाएं ", अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाएं" और "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए स्कना" पदों से आशय वही है जो कि अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में है ।

अनुच्छेद-2

यातायात अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को इसके साथ लगे अनुबंध में निर्दिष्ट मार्ग पर विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन के लिए वर्तमान करार में निर्दिष्ट अधिकार मंजूर करते हैं । ऐसी सेवाओं और मार्गों को इसके आगे "सम्मत सेवाएं" और "निर्दिष्ट मार्गों" के रूप में संबोधित किया गया है ।

2. वर्तमान करार के उपबंधों के अधीन प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी को निम्नीलिखित अधिकार होंगे :

§क§ बगैर उतरे हुए दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ना ,

§ख§ यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में स्कना ,

§ग§ निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का प्रचालन करते समय, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में

वर्तमान करार के अनुबंध में निर्दिष्ट मार्ग के किसी स्थान पर, दूसरे सविदाकारी पक्ष के क्षेत्र को/वहाँ से अथवा अन्य राज्यों के क्षेत्र को/ वहाँ से यात्रियों, माल तथा डाक के अंतर्राष्ट्रीय यातायात को उतारने या चढ़ाने के प्रयोजन के लिए स्कना ।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि उससे एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से यात्रियों, माल और डाक को चढ़ाने का विशेषाधिकार मिल गया है ।
4. किसी भी सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, अंतर्राष्ट्रीय विमान नेवीगेशन पर परिचालन कर रहे किसी भी वायुयान या विमान सेवा के प्रवेश करने या वहाँ से प्रस्थान करने अथवा उसके भू-भाग के भीतर ऐसे वायुयान या विमान सेवा के परिचालन से संबंधित कानून, विनियम और अनुदेश दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के वायुयान और सम्मत सेवाओं पर भी लागू होंगे ।
5. किसी एक सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में यात्रियों, कू, कार्गो और डाक की प्रविष्टि, वहाँ ठहरने और वहाँ से प्रस्थान करने और इसी प्रकार पासपोर्टों, सीमा शुल्क, मुद्रा और स्वास्थ्य और संगरोध पर लागू होने वाले नियमों और विनियमों, उक्त भू-भाग के भीतर दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के विमान द्वारा लाए गए यात्रियों, कू, कार्गो और डाक पर भी लागू होंगे ।

अनुच्छेद-3

एयरलाइनों को नामित करना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को इस करार के अनुबंध के अनुसार लिखित रूप में, सम्मत सेवाओं का परिचालन करने के प्रयोजन के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष को सूचित करते हुए एक विमान

कंपनी नामित करने का अधिकार होगा ।

2. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने के बाद सीविदाकारी पक्ष, अपने वैमानिकी प्राधिकारियों के माध्यम से और इस अनुच्छेद के पैरा 3 और 4 के उपबंधों के अधीन, बगैर विलंब के नामित विमान कंपनी को उपयुक्त परिचालन संबंधी प्राधिकार मंजूर करेगा ।
3. एक सीविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सीविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकती है कि वह संतुष्ट करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो ऐसे प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन पर लागू करते हैं ।
4. प्रत्येक सीविदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §2§ में निर्दिष्ट परिचालन प्राधिकरण को मंजूर करने से अस्वीकार करने अथवा किसी भी नामित स्प्यरलाइन द्वारा अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों के प्रयोग करने पर यथोचित प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जहाँ उसे यह संतोष न हो कि नामित विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमान कम्पनी को नामित करने वाले सीविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको में निहित नहीं है । इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण का तात्पर्य है कि किसी भी हालत में जहाँ नामित विमान कम्पनी करार के अधीन अपनी सेवाएँ, किसी अन्य देश या सरकार की स्प्यरलाइन या किसी अन्य देश के राष्ट्रको के साथ कोई और करार करके प्रचालित करती है तो यह माना जाएगा कि इस विमान कम्पनी को नामित करने वाले सीविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको के पास उस विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण नहीं है, जब तक कि सीविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको के पास, नामित विमान कम्पनी की संपत्ति के बड़े भाग के स्वामित्व के अलावा, निम्नलिखित भी न हो :

§ 1 § नामित विमान कम्पनी के प्रबंध-मंडल में प्रभावी नियंत्रण, और

§ 2 § सेवाओं के परिचालन में प्रयुक्त विमानों और उपकरणों के बेड़े के बड़े भाग का स्वामित्व और उस पर नियंत्रण ।

5. उक्त पैरा-4 के बावजूद यदि नामित विमान कम्पनी चाहे तो पट्टे पर लिए गए विमान से भी इस करार के अधीन सेवाएँ प्रचालित कर सकती है बशर्ते उक्त विमान कम्पनी का इन सेवाओं के प्रचालन पर वास्तविक नियंत्रण हो ।
6. इस प्रकार नामित और प्राधिकृत विमान कम्पनी किसी भी समय सम्मत सेवाओं का प्रचालन शुरू कर सकती है बशर्ते कि अनुच्छेद-10 और 12 का अनुपालन कर लिया गया हो ।

अनुच्छेद-4

परिचालन अधिकारों को प्रतिबंधित करना अथवा रोक देना

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित प्राधिकार को प्रतिबंधित करने अथवा इन अधिकारों के उपयोग को रोक देने का अधिकार होगा अथवा ऐसे अधिकारों के उपयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो वह उचित समझे यदि विमान कम्पनी उस संविदाकारी पक्ष के कानूनों तथा विनियमों का अनुपालन करने में असमर्थ रहती है, अथवा पहले संविदाकारी पक्ष के विचार से वह उन शर्तों को पूरा करने में असमर्थ है जिसके तहत इस करार के अधीन उसे अधिकार दिए गए थे । यदि अनुच्छेद-3 के पैरा-4 में दिए गए उपबंधों का पालन नहीं किया जाता तो भी यह लागू होगा । ऐसी कार्यवाही, इस करार के अनुच्छेद-15 के अनुसरण में दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच आपसी परामर्श के बाद की जाएगी बशर्ते ऐसा तात्कालिक निलंबन अथवा शर्तों का लगाया जाना कानूनों और विनियमों अथवा इस करार के उपबंधों का आगे और उल्लंघन न समझा जाए ।

अनुच्छेद-5

प्रभार

किसी एक सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के विमान द्वारा हवाई अड्डे और अन्य विमानन सुविधाओं के प्रयोग के लिए लिये जाने वाले चार्जस, ऐसी ही अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी राष्ट्रीय एयरलाइन के विमानों द्वारा अवा किए जा रहे चार्जस से अधिक नहीं होंगे ।

अनुच्छेद-6

सीमा-शुल्क प्रभार और प्रक्रिया

1. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं पर परिचालित किए जा रहे विमान तथा विमान में रखे गए उनके नियमित उपस्कर, ईंधन और स्नेहकों की सप्लाई और विमान में पहले से रखे गए विमान भण्डार जिसका उपयोग केवल उसी विमान के लिए हो, के साथ दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में पहुँचने पर, सभी प्रकार के सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क और अन्य शुल्कों या करों के संबंध में वैसा ही व्यवहार किया जाएगा जैसा कि दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अपनी अनुसूचित अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं या निकटस्थ राष्ट्र की नामित विमान कम्पनी के साथ किया जाता है ।

2. किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतर्राष्ट्रीय सेवाओं में लगाए गए विमानों के रख-रखाव या मरम्मत के लिये दोनों में से किसी भी दूसरे सविदाकारी पक्ष के क्षेत्र में प्रविष्ट अतिरिक्त क्ल-पुर्जों पर भी उसी प्रकार का व्यवहार लागू होगा ।

3. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष को दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क या ऐसे ही प्रभारों में तब तक छूट या माफी देने का अधिकार नहीं

होगा जब तक कि दूसरा सविदाकारी पक्ष उस प्रथम सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को ऐसे प्रभारों से छूट या माफी न दे दे ।

4. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के विमान में रखा हुआ विमान से संबंधित नियमित उपस्कर और सामग्री एवं भण्डार ऐसे क्षेत्र के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से ही दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उतारा जा सकेगा ।

5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §1§, §2§ और §4§ में उल्लिखित सामग्री सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण या नियंत्रण में रखी जाएगी ।

6. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के भू-भाग के आर-पार जाने वाले यात्रियों पर बहुत ही साधारण नियंत्रण लागू होगा । सीधे पारगमन में रखा हुआ सामान और कार्गो सीमा-शुल्क और अन्य ऐसे ही करों से मुक्त रहेगा ।

अनुच्छेद-7

उचित और समान अवसर

दोनों सविदाकारी पक्षों की एयरलाइनों को अपने-अपने भू-भागों के बीच निर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के परिचालन के लिये उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे ।

अनुच्छेद-8

नामित विमान कम्पनी का हित

सम्मत सेवाओं के परिचालन में, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की एयरलाइन, दूसरे सविदाकारी पक्ष

की स्पयरलाइन के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उसके द्वारा उसी मार्ग पर उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं पर अनुचित प्रभार न पड़े ।

अनुच्छेद-9

क्षमता

1. सम्मत सेवाओं को शुरू किए जाने से पूर्व, उपलब्ध कराए जाने वाले क्षमता और परिचालित की जाने वाली आवृत्तियों के संबंध में अनुच्छेद- 7 और 8 में निर्दिष्ट सिद्धांतों और इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार दोनों देशों के संचिकाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच आपसी सहमति होगी और इसकी पुष्टि राजनयिक टिप्पणियों के माध्यम से की जाएगी ।

2. किसी भी संचिकाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली विमान क्षमता और/या परिचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति में कोई भी वृद्धि मुख्यतः संचिकाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं पर आधारित होगी और यह दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच आपसी सहमति के अधीन होगी । ऐसी सहमति या समाधान होने तक पहले से लागू विमान क्षमता और आवृत्ति का अधिकार कायम रहेगा ।

अनुच्छेद-10

सूचना प्रकाशन की व्यवस्था

प्रत्येक संचिकाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कम्पनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे संचिकाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, जितना पहले संभव हो, सम्मत सेवाओं के शुरू होने से पूर्व, सेवा की किस्म, प्रयोग में लाए जाने वाले विमान के प्रकार, उड़ान अनुसूचियों, टैरिफ अनुसूचियों और सम्मत सेवाओं के परिचालन से संबंधित सभी प्रासंगिक सूचना देगी और ऐसी

सूचना भी देगी जिससे वैमानिकी प्राधिकारी इस बात से संतुष्ट हो सके कि वर्तमान करार की सभी अपेक्षाओं का विधिवत् ढंग से पालन किया जा रहा है । इस अनुच्छेद की अपेक्षाएँ इसी तरह सम्मत सेवाओं से संबंधित किन्हीं भी परिवर्तनों पर लागू होंगी ।

अनुच्छेद-11

आँकड़ों की व्यवस्था

दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कम्पनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग को या वहाँ से अथवा उस भू-भाग से होकर प्रत्येक मास के दौरान सम्मत सेवाओं पर वहन किए गए यात्रियों से संबंधित आँकड़े, जिसमें प्रारंभिक और गंतव्य स्थान तथा यात्रियों के विमान में सवार होने और उतरने के स्थानों को भी दिखाया गया हो, प्रस्तुत करेगी । ऐसे आँकड़े यथासंभव प्रत्येक मास के अंत में प्रस्तुत किए जायेंगे ।

अनुच्छेद-12

टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" शब्द से तात्पर्य है यात्रियों और माल के वहन के लिए अदा की जाने वाली लागत और वह शर्तें जिनके अधीन यह लागत लागू होती है, इनमें रजेसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं के लिए लागते और शर्तें शामिल हैं, परन्तु डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें शामिल नहीं हैं ।

2. एक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग तक अथवा वहाँ से वहन के लिए चार्ज किए जाने वाले टैरिफ उचित स्तर पर निश्चित किए जाएंगे और इसकी

परिचालन लागत, उचित लाभ और अन्य एयरलाइनों के शुल्कों सहित सभी संबंधित तत्वों का यथोचित ध्यान रखा जाएगा ।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §2§ में निर्दिष्ट टैरिफों के संबंध में यदि संभव हो, दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियों के बीच सहमति होगी और ऐसी सहमति जहाँ भी संभव हो, अंतर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संगठन की प्रक्रियाओं का उपयोग करके दी जाएगी ।

4. इस प्रकार सम्मत टैरिफ दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों को इन टैरिफों के शुरू होने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम नब्बे §90§ दिन पहले अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किए जाएंगे । विशेष मामलों में, संबंधित प्राधिकारियों की सहमति से यह अवधि कम की जा सकती है ।

5. यह अनुमोदन शीघ्र ही जारी किया जाना चाहिए । यदि टैरिफ के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किए जाने के तीस §30§ दिन की अवधि के भीतर कोई भी वैमानिकी प्राधिकारी अपनी अस्वीकृत व्यक्त नहीं करता तो इस अनुच्छेद के पैरा §4§ के अनुसार यह टैरिफ अनुमोदित किए गए समझे जाएंगे । प्रस्तुत किये जाने वाली अवधि घटाये जाने की स्थिति में, जैसा कि पैराग्राफ §4§ में व्यवस्था है, वैमानिकी प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि जिसके भीतर कोई भी अस्वीकृत अधिसूचित की जानी है, तीस §30§ दिन से कम होगी ।

6. यदि इस अनुच्छेद के पैरा §3§ के अनुसार अथवा इस अनुच्छेद के पैरा §5§ में दी गई अवधि में टैरिफ पर सहमति न हो सके तो कोई एक वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे वैमानिकी प्राधिकारी को इस अनुच्छेद के पैरा §3§ के उपबंधों के अनुसार अपनी अस्वीकृत का नोटिस देगा और दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी परामर्श करके परस्पर स्वीकृत से टैरिफ निर्धारित करने का प्रयत्न करेंगे ।

7. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैरा ४ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ के अनुमोदन अथवा पैरा ६ के अंतर्गत किसी टैरिफ के निर्धारण पर सहमत न हो सके तो यह मामला इस करार के अनुच्छेद-17 के उपबंधों के अनुसार निपटाया जाएगा ।

8. इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार, जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता तब तक पहले से लागू टैरिफ चलते रहेंगे । तथापि, इस पैरा के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद 12 महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता ।

अनुच्छेद-13

अर्जित राजस्व का हस्तान्तरण

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष, दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को, उसके भू-भाग में व्यय के बाद प्राप्त बचत राशि अपने मुख्यालय को हस्तांतरण करने का अधिकार प्रदान करेगा । ऐसी निधियों का हस्तांतरण उस सविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अनुसार होगा जिसके भू-भाग में राजस्व अर्जित किया गया है ।

2. ऐसा हस्तांतरण वहाँ की सरकारी विनिमय दर से किया जाएगा अथवा जहाँ कहीं सरकारी विनिमय दर लागू न हो वहाँ चालू भुगतान के लिए प्रचलित विदेशी मुद्रा की मार्केट दर से किया जाएगा ।

3. ऐसे मामलों में जहाँ दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के हस्तांतरण के लिए विशेष व्यवस्था है, सक्षम प्राधिकारियों के पूर्व अनुमोदन के अधीन ऐसी व्यवस्था के उपबंधों को, इस अनुच्छेद के पैरा १ के अंतर्गत निधियों के हस्तांतरण पर लागू किया जाएगा ।

अनुच्छेद-14

विमानन सुरक्षा

1. अंतर्राष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारी और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है। ऐसा करते समय, सविदाकारी पक्ष, 14 सितम्बर, 1963 को तोकियो में हस्ताक्षरित, विमान में किए गए अपराधों एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 सितम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितम्बर, 1971 को मॉडियल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।

2. अनुरोध किए जाने पर सविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों का अभिग्रहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कर्मिकों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर-कानूनी कृत्यों से बचाव के लिए या नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य धमकी के लिए सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतर-राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंध के रूप में नामित नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहाँ तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं, वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थायी निवास उनके भू-भाग में है तथा उनके क्षेत्र में हवाई अड्डा के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।

4. दोनों में से प्रत्येक सविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे

संविदाकारी पक्ष द्वारा उस संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते समय वहाँ से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित ऊपर पैराग्राफ ३३ में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके भू-भाग में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भण्डार विमान में लादने से पूर्व या उसके दौरान उसकी जीव करने के लिए प्रभावी उपाय किये गए हैं। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष किसी विशेष सतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा किए गए अनुरोध पर सहानुभूति पूर्वक विचार करेगा।

5. जब कभी किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण की घमकी या इस प्रकार की घमकी की घटना होती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर-कानूनी कार्य किया जाता है तो संविदाकारी पक्ष एक दूसरे को संचार सुविधाएँ प्रदान करके और इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके सतरे को तुरंत समाप्त करने के लिए आवश्यक सभी उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. नामित विमान कम्पनी द्वारा इस अनुच्छेद के प्रावधानों से हटने की स्थिति में, इस करार का अनुच्छेद-4 लागू करने का आधार बन जाएगा।

अनुच्छेद-15

परामर्श

1. संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी निकट सहयोग की भावना से समय-समय पर इस करार के कार्यान्वयन और अनुपालन के संबंध में एक दूसरे से परामर्श करेंगे।

अनुच्छेद-16

संशोधन

1. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों में से कोई भी पक्ष इस करार के किसी भी उपबंध में संशोधन

करना चाहे तो वह दूसरे संविदाकारी पक्ष से इस प्रकार के विचार विमर्श के लिए अनुरोध कर सकता है, ऐसा विचार-विमर्श जो कि वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच होगा और जो आपस में बातचीत तथा पत्राचार के माध्यम से किया जा सकेगा, इसके साठ {60} दिनों की अवधि के भीतर शुरू किया जा सकेगा। इस प्रकार सम्मत कोई भी संशोधन तभी लागू होगा जब राजनीतिक माध्यमों से टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पूर्ति कर दी जाए।

2. अनुबंध में विनिर्दिष्ट मार्गों में संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सीधी सहमति से किया जा सकेगा और पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पूर्ति की जाएगी।

अनुच्छेद-17

विवादों का निपटान

यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रवर्तन के संबंध में कोई मतभेद पैदा होता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियाँ इसे आपसी बातचीत द्वारा निपटाने का प्रयत्न करेंगी और ऐसा न हो सकने की स्थिति में यह विवाद समझौते के लिए संविदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।

अनुच्छेद-18

बहुपक्षीय हवाई अभिसमय का लागू किया जाना

1. जहाँ तक अभिसमय के उपबंधों का इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं पर लागू होने का प्रश्न है, ये उपबंध दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच इस करार की अवधि के दौरान इस प्रकार लागू रहेंगे जैसे कि वे इस करार के अभिन्न अंग हों बशर्ते कि दोनों संविदाकारी पक्ष इस अभिसमय

के किसी संशोधन का अनुसमर्थन नहीं करते जो कि लागू हो गया हो और उस स्थिति में यथा संशोधित अभिसमय इस करार की अवधि के दौरान लागू रहेगा ।

2. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के सम्बन्ध में सामान्य बहुपक्षीय विमान सेवा अभिसमय लागू होता है तो ऐसे अभिसमय के उपबंध लागू रहेंगे ।

अनुच्छेद-19

अनुबंध

इस करार के साथ संलग्न अनुबंध इस करार का भाग समझा जाएगा और जहाँ अन्यथा अपेक्षित न हो, करार के सभी संदर्भों में उक्त अनुबंध के लिए संदर्भ भी शामिल होंगे ।

अनुच्छेद-20

लागू होना

आवश्यक संवैधानिक प्रक्रियाओं के अनुपालन के पश्चात् यह करार हस्ताक्षर की तारीख से लागू हो जाएगा ।

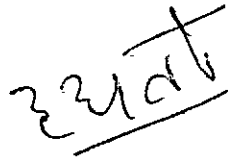
अनुच्छेद-21

समाप्त करना

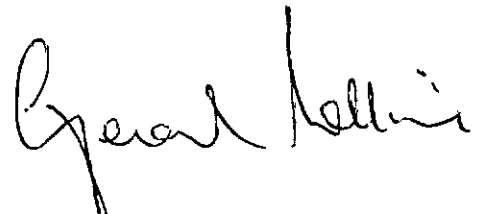
दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार को समाप्त करने हेतु दूसरे संविदाकारी पक्ष को अपने निर्णय के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है, ऐसा नोटिस साथ-साथ ही अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा । ऐसे मामले में, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा

नोटिस प्राप्त होने की तारीख से बारह § 12 § मास के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि यह नोटिस आपसी सहमति से इस अवधि से पहले ही वापस नहीं ले लिया जाता। दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस की प्राप्ति की सूचना न मिलने की स्थिति में, यह नोटिस अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा नोटिस प्राप्त होने के चौदह § 14 § दिनों बाद उस संविदाकारी पक्ष द्वारा प्राप्त किया मान लिया जाएगा।

दिनांक 20 फरवरी, 1991 को नई दिल्ली में चार मूल प्रतियों पर, जिनमें से दो-दो प्रतियाँ अंग्रेजी और हिन्दी भाषाओं में हैं, हस्ताक्षर किये गए और ये सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। इनके विवेचन में कोई भी मत-भेद होने की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।



§ हरमोहन घुषन §
नागर विमानन राज्य मंत्री
कृते भारत सरकार



§ जेराई कॉलिन्स §
विदेश मंत्री
कृते वायरलेण्ड सरकार

अनुबंध

संड 1

आयरलेण्ड की नाभित विमान कम्पनी के लिए मार्ग

<u>उद्गम स्थान</u>	<u>मध्यवर्ती स्थान</u>	<u>भारत के स्थान</u>	<u>परे के स्थान</u>
आयरलेण्ड के स्थान	बाद में सहमत होनी है ।	बाद में निर्दिष्ट कर जाने वाले दो स्थान	बाद में सहमत होनी है।

नोट: दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उसी उड़ान पर दो स्थानों पर सेवारं प्रचालित नहीं की जाएगी ।

संड-11

भारत की नाभित विमान कम्पनी के लिए मार्ग

<u>उद्गम स्थान</u>	<u>मध्यवर्ती स्थान</u>	<u>आयरलेण्ड के स्थान</u>	<u>परे के स्थान</u>
भारत के स्थान	बाद में सहमत होनी है ।	बाद में निर्दिष्ट कर जाने वाले दो स्थान	बाद में सहमत होनी है।

नोट:- दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उसी उड़ान पर दो स्थानों पर सेवारं प्रचालित नहीं की जाएगी ।