सत्यमेव जयते

**भारत सरकार**

**और**

**केन्या गणराज्य सरकार**

**के**

**अपने-अपने भू-भागों के बीच और उनसे परे**

**विमान सेवाओं के लिए**

**करार**

भारत सरकार और केन्या गणराज्य की सरकार,

जो ७ दिसम्बर, १९४४ को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के हस्ताक्षरकर्ता हैं ,

और जो अपने-अपने भू-भागों के बीच और उनसे परे हवाई सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से एक करार को अंतिम रूप देना चाहते हैं,

निम्नलिखित पर सहमत हुए है :-

**अनुच्छेद-१**

**परिभाषा**

(१) जब तक कि प्रसंग से कोई अन्य अथ अपेक्षित न हो, इस करार के प्रयोजन के लिए :

(क) "वैमानिकी प्राधिकारियों" पद का आशय केन्या गणराज्य के मामले में नागर विमानन के प्रभारी मंत्री या ऐसे व्यक्ति अथवा संस्था से है जिसे एक विशेष कार्य को करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो जो इस करार से संबंधित हो, और

भारत के मामले में, नागर विमानन महानिदेशक या ऐसे व्यक्ति अथवा संस्था से है जिसे ऐसे कार्यों को करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो जो इस समय उक्त महानिदेशक द्वारा किए जाते हैं ,

(ख) "हवाई सेवाओं" "अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं" "एयरलाइन" और "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए रूकना" पदों का आशय वही है जो कि उन्हें क्रमशः अभिसमय के अनुच्छेद ९६ में दिया गया है ,

(ग) "अभिसमय" पद का आशय ७ दिसम्बर, १९४४ को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है, और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद ९० के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद ९० और ९४ के अधीन अनुबंधों या अभिसमय मे किया गया कोई भी संशोधन शामिल होगा, जहां तक ये अनुबंध और संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों द्वारा स्वीकार किये गए हैं ,

(घ) "नामित विमान कंपनी" पद का आशय ऐसी विमान कंपनी से है जिसे प्रस्तुत करार के अनुच्छेद ४ के अनुसार नामित और प्राधिकृत किया गया हो ,

(ङ) "टैरिफ" पद का आशय उन लागतों से है जो यात्रियों और कागो के वहन के लिए अदा किए गए हों और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये लागतें लागू होती है, इनमें एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं की लागतें और शर्तें भी शामिल होंगी, लेकिन इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें शामिल नहीं होंगी , और

(च) "भू-भाग" पद का आशय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद-२ में दिया गया

है ।

(२) इस करार का अनुबंध, करार का एक अभिन्न हिस्सा होगा । जहां स्पष्ट रूप से अन्यथा व्यवस्था न हो, इस करार से संबंधित सभी संदर्भ अनुबंध पर लागू होंगे ।

अनुच्छेद-२

**शिकागो अभिसमय की प्रयोज्यता**

इस करार के उपबंध, जहां तक ये उपबंध अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं पर लागू होते हैं, अभिसमय के उपबंधों के अधीन होंगे ।

अनुच्छेद-३

**अधिकारों की मंजूरी**

(१) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को अपनी अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के संबंध में निम्नलिखित अधिकार मंजूर करता है :-

(क) बगैर उतरे हुए उसके भू-भाग से होकर उड़ने का अधिकार ,

(ख) यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए उसके भू-भाग में रूकने का अधिकार ।

(२) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार के अनुबंध के उपयुक्त खंड में विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन के लिए अधिकार मंजूर करता है । ऐसी सेवाओं तथा मार्गों को इसके आगे क्रमशः "सम्मत सेवाएं" और "निर्दिष्ट मार्ग" कहा जाएगा ।

(३) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवाएं परिचालित करते समय, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (१) में निर्दिष्ट अधिकारों के साथ-साथ डाक सहित अंतरराष्ट्रीय यात्रियों और माल को चढ़ाने तथा उतारने के प्रयोजन से, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, इस करार के अनुबंध में उस मार्ग पर निर्दिष्ट स्थान पर रूकने का अधिकार होगा ।

(४) इस अनुच्छेद में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अन्य स्थान के लिए निर्दिष्ट यात्रियों, कार्गो और डाक का दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान में चढ़ाने का विशेषाधिकार मिल गया है ।

## अनुच्छेद-४

## एयरलाइनों को नामित करना

१. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को लिखित रूप में, विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं का परिचालन करने के प्रयोजन के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष को सूचित करते हुए विमान कंपनी नामित करने का अधिकार होगा ।

२. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने के बाद संविदाकारी पक्ष अपने वैमानिकी प्राधिकारियों के माध्यम से इस अनुच्छेद के पैरा ३ और ४ के उपबंधों के अधीन, बगैर विलंब के नामित विमान कंपनी को उपयुक्त परिचालन संबंधी प्राधिकार मंजूर करेगा ।

३. एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकते हैं कि वह संतुष्ट करे कि वे उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य हैं जो ऐसे प्राधिकारियों द्वारा सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन पर लागू किये जाते हैं ।

४. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (२) में निर्दिष्ट परिचालन प्राधिकार मंजूर करने से अस्वीकार करने अथवा किसी भी नामित एयरलाइन द्वारा अनुच्छेद ३ में निर्दिष्ट उन अधिकारों का प्रयोग करने पर यथोचित प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जहां उसे यह संतोष न हो कि नामित विमान कंपनी का प्रयाप्त स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमान कंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रिकों में निहित नही है ।

(५) किसी भी कंपनी को इस प्रकार नामित और प्राधिकृत किये जाने पर वह उन सम्मत सेवाओं को प्रचालित कर सकती है जिनके लिए उसे नामित किया गया है बशर्ते कि इस करार के अनुच्छेद ८ और ११ का अनुपालन किया जाए ।

## अनुच्छेद-५

## कानून और विनियमों को लागू करना

१. एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम, जो अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्चालन में लगे उसकी विमान कंपनी के विमान द्वारा उसके भू-भाग में प्रवेश करने, उसके भीतर उड़ान करने या वहां से प्रस्थान करने, अथवा उसके भू-भाग में रहते हुए ऐसे विमान के परिचालन या दिक्चालन से संबंधित है, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित कंपनी के विमान पर भी उसी प्रकार लागू होंगे और ऐसे विमान द्वारा उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश या वहां से प्रस्थान करते समय अथवा वहां रहते समय इन कानूनों और विनियमों का पालन किया जाएगा ।

२. एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम, जो डाक सहित यात्रियों, कर्मीदल, सामान और कार्गो के उसके भू-भाग में प्रवेश करने, वहां ठहरने या वहां से प्रस्थान करने से संबंधित है, अर्थात् प्रवेश निकास, उत्प्रवासन, आप्रवासन, पासपोर्ट एवं सीमा-शुल्क व सफाई संबंधी उपायों से संबंधित विनियम, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमान द्वारा यात्रियों/कर्मीदल सामान और

कार्गो एवं डाक के साथ उक्त संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश या प्रस्थान करने या वहां ठहरने के मामले में भी लागू होंगे ।

**अनुच्छेद-६**

**परिचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत करना या रोक देना**

१. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी को इस करार के अंतगत मंजूर परिचालन प्राधिकार प्रतिसंहृत करने या अधिकारों का प्रयोग रोक देने अथवा ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो वह इन अधिकारों के प्रयोग पर लगाना आवश्यक समझे ,

(क) किसी भी मामले में जहां उसे यह संतोष न हो कि नामित विमान कंपनी का पर्याप्त स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमान कंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रिकों में निहित नहीं है , या

(ख) ऐसे अधिकार देने वाले संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में लागू कानूनों या विनियमों के अनुपालन में यदि कोई विमान कंपनी असफल रहती है , या

(ग) वर्तमान करार के उपबंधों के अनुपालन में यदि एयरलाइन अन्यथा असफल रहती है।

२. जब तक इस अनुच्छेद के पैराग्राफ १ में उल्लिखित शर्तों का तत्काल प्रतिसंहरण, निलंबन या आरोपण आनवार्य न हो कि कानूनों और विनियमों के और आगे अतिलंघन को रोका जाए तो ऐसे अधिकार का प्रयोग इस करार के अनुच्छेद १४ के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के साथ परामश करने के बाद ही किया जाएगा ।

सत्यमेव जयते



**अनुच्छेद-७**

**सम्मत सेवाओं का परिचालन प्रशासित करने वाले सिद्धांत**

१. दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों के साथ यथोचित एक समान व्यवहार किया जाएगा ताकि वे सम्मत सेवाओं के परिचालन के समान अवसर का लाभ उठा सकें । वे अपने हितों को ध्यान में रखेंगे ताकि उनकी अपनी संबंधित सेवाओं पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।

२. सम्मत सेवाओं के परिचालन में :

(क) निर्दिष्ट मार्गों में से प्रत्येक मार्ग पर उपलब्ध कराई जाने वाली कुल क्षमता और उसमें किसी भी संशोधन पर सबसे प्रथम नामित विमान कंपनियों के बीच बातचीत होगी और दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा वास्तविक और समुचित प्रत्याशित यातायात संबंधी आवश्यकताओं के आधार पर लिखित रूप में, सहमति दी जाएगी । ऐसी सहमति होने तक नामित विमान कंपनियों का परिचालन पहले से सम्मत क्षमता व्यवस्था के आधार पर जारी रहेगा ।

(ख) प्रत्येक नामित विमान कंपनी इस अनुच्छेद के पैरा २(क) में उल्लिखित कुल क्षमता के आधे का हकदार होगी ।

(ग) किसी भी समयसारणी अवधि के दौरान मौसमी उतार-चढ़ाव या अप्रत्याशित यात्री मांग से निपटने के लिए दोनों संविदाकारी पक्षों का नामित विमान कंपनिया आपस में अतिरिक्त क्षमता पर सहमत होंगी जो अपेक्षित यातायात की मांग को पूरा करने के लिए आवश्यक हो । दोनों विमान कंपनियों के बीच निष्पादित कोई भी करार वैमानिकी प्राधिकारियों को अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा ।

(घ) यदि कोई नामित विमान कंपनी, उसे आबंटित किसी भाग, या सम्पूर्ण क्षमता को,

सत्यमेव जयते



एक या अधिक मार्गों पर, प्रयोग करने में असमर्थ रहती है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपस में परामर्श कर सकेंगे ताकि आपस में सहमत हुई शर्तों पर सम्मत सीमाओं के भीतर अपने स्वयं के पास उपलब्ध संपूर्ण क्षमता या उसके किसी भाग को किसी एक स्वीकृत अवधि के लिए दूसरी नामित विमान कंपनी को स्थानांतरित किया जा सके । सहमत हुई अवधि की समाप्ति पर वह विमान कंपनी, जो अपनी क्षमता का पूरा उपयोग करने में असमर्थ रही थी, पुनः अपनी क्षमता का उपयोग करने की हकदार होगी । उस स्थिति में, दूसरी विमान कंपनी जो इस क्षमता का उपयोग कर रही थी, इसका उपयोग करना रोक देगी ।

**अनुच्छेद-८**

**समय-सारणियों का अनुमोदन**

(१) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी किसी भी सम्मत सेवा के परिचालन की तारीख से अधिक से अधिक तीस दिन पूर्व संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उनके अनुमोदन के लिए अपनी प्रस्तावित समय-सारणियां प्रस्तुत करेगी । ऐसी समय-सारणियों में सेवा के प्रकार, प्रयोग किये जाने वाले विमानों के प्रकार और उड़ान अनुसूचियों सहित सभी संगत सूचना शामिल होगी ।

(२) यदि दोनों में से कोई नामित विमान कंपनी अनुमोदित समय-सारणी में शमिल उड़ानों के अतिरिक्त या अनुपूरक उड़ानें परिचालित करना चाहती है, तो इसे संबंधित संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से पूर्व अनुमति प्राप्त करनी होगी ।

अनुच्छेद-९

**उपस्करों, ईंधन, भंडार आदि पर प्रभारों से छूट**

(१) एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर परिचालित किये जा रहे विमान तथा विमान में रखे गए उनके नियमित उपस्कर, ईंधन और स्नेहकों की सप्लाई और विमान में रखे गए विमान भंडार (जिसमें खाद्य, मादक पदार्थ और तम्बाकू भी सम्मिलित हैं) के दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में पहुंचने पर, सभी प्रकार के सीमा-शुल्क निरीक्षण शुल्क और अन्य प्रकार के प्रभारों से मुक्त रहेंगे बशर्ते कि ऐसे उपस्कर, और सप्लाई उस समय तक विमान में रहें, जब तक अन्य उनका पुनः निर्यात नही किया जाता या उस भू-भाग के ऊपर की गई यात्रा में उसका उपयोग नहीं कर लिया जाता ।

(२) ये निष्पादित सेवा के अनुरूप प्रभारों के सिवाय, ऐसे ही शुल्क फीस और प्रभारों से मुक्त रहेंगे ,

(३) क) किसी भी संविदाकारी पक्ष के प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित सीमाओं के भीतर उस संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान में लिये गए भंडार, जिसका उपयोग अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमान द्वारा बाहरी यात्रा में किया गया हो ,

ख) दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में प्रयुक्त विमानों के रख-रखाव या मरम्मत के लिये किसी भी संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में इस्तेमाल में लाये गए कल-पुर्जे ,

ग) एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमान को सप्लाई किया गया

ईंधन और स्नेहक, जो दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगा हुआ हो, चाहे इस सप्लाई का उपयोग उन आंशिक उड़ानों पर किया गया हो जो उस संविदाकारी पक्ष के भू-भाग के ऊपर की गई हों जहां से इस सप्लाई को विमान में लिया गया हो ।

(४) इन अनुच्छेद के पैराग्राफ २(ग) में किसी बात के होते हुये भी, एक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अंतरराष्ट्रीय उड़ान पर लगे विमान में रखे गए और दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में दो स्थानों के बीच उड़ानों पर प्रयोग में लाए गए ईंधन तथा स्नेहक पर उसी प्रकार के सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क और अन्य डयूटी तथा प्रभार के प्रति व्यवहार उससे कम नहीं होगा जो दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा प्रयोग में लाये गए विमान या ऐसी उड़ानों का परिचालन कर रही विमान कंपनी के विमान को दिए गए हों, तथापि, शर्त यह है कि किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को इस पैराग्राफ में उल्लिखित छूट प्रदान नहीं कर सकेगी यदि उस संविदाकारी पक्ष द्वारा इस पहले संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को ऐसी ही छूट प्रदान न की गई हो ।

(५) ऊपर पैराग्राफ (२) के उप-पैराग्राफ (क),(ख) और (ग) में उल्लिखित सामग्री सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण या नियंत्रण में रखी जा सकती है ।

## अनुच्छेद-१०

## उपस्कर आदि को उतारना

दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमान पर रखे गए नियमित उड़ानगत उपस्करों तथा सामग्री और सप्लाई को दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उसके सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से ही उतारा जा सकेगा । ऐसे मामलों पर इन्हें उस समय तक उक्त प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण में रखा जा सकेगा जब तक उन्हें पुनः निर्यात नही कर दिया जाता

या सीमा शुल्क विनियमों के अनुसार उनका निपटान नही कर दिया जाता ।

## अनुच्छेद-११

## टैरिफ

१. एक संविदाकारी पक्ष की विमान कंपनी द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग से अथवा उसके भू-भाग के लिए वहन किए जाने वाला टैरिफ उचित स्तरों पर निर्धारित किया जाएगा जिसमें परिचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमान कम्पनियों के टैरिफों सहित सभी संगत पहलुओं पर ध्यान दिया जाएगा ।

२. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (१) में उल्लिखित टैरिफ के बारे में जहां तक संभव हो, संपूर्ण मार्ग या उसके किसी भाग पर परिचालित कर रही अन्य एयरलाइनों के साथ परामर्श करने के बाद, दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियां के बीच सहमति की जाएगी और ऐसी सहमति जहां तक संभव हो, टैरिफों के निर्धारण के लिये अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ द्वारा अपनाई गई प्रणालियों का उपयोग करते हुए की जाएगी ।

३. इस प्रकार से सम्मत टैरिफ, लागू करने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम नब्बे (९०) दिन पहले, संविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिये भेजे जाएंगे । विशेष मामलों में, यदि उक्त प्राधिकारी सहमत हो तो यह अवधि घटाई जा सकती है ।

४. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (३) में उल्लिखित अनुमोदन शीघ्र दिया जाना चाहिए । यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (३) के अनुसार प्रस्तुत किये जाने की तारीख से तीस (३०) दिन की अवधि के भीतर कोई भी वैमानिकी प्राधिकारी अपनी असहमति प्रकट न करें तो ये टैरिफ अनुमोदित समझे जाएंगे । जैसा कि पैरा (३) में व्यवस्था है, यदि टैरिफ प्रस्तुत करने की अवधि कम कर दी जाती है तो वैमानिकी प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि जिसके अंतर्गत

अस्वीकृति अधिसूचित की जानी है, तीस (३०) दिन से कम होगी ।

५. यदि इस अनुच्छेद के पैरा (२) के अनुसार इस टैरिफ के निर्धारण पर सहमति नहीं होती है या इस अनुच्छेद के पैरा (४) के अनुसार, लागू अवधि के दौरान एक वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे वैमानिकी प्राधिकारी को इस अनुच्छेद के पैरा (२) के प्रावधानों के अनुसार, निर्धारित टैरिफ पर अपनी असहमति का नोटिस देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे ।

६. जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता तब तक इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ लागू रहेगा । तथापि, इस पैरा के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद बारह (१२) महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता ।

## अनुच्छेद-१२

## आंकड़ों की व्यवस्था

एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, वहन किए गए यात्रियों के संबंध में त्रैमासिक आंकड़े प्रस्तुत करेगी, जिसमें उक्त अवधि के दौरान विमान में सवार होने तथा उतरने के स्थानों को दिखाया गया हो । ऐसे आंकड़ों को, विमान कंपनी द्वारा सम्मत सेवाओं पर उपलब्ध कराई गई क्षमता की संवीक्षा करने के प्रयोजन से उपयोग में लाया जाएगा और इसमें सम्मत सेवाओं पर नामित विमान कंपनी द्वारा वाहित यातायात की मात्रा का निर्धारण करने के लिए अपेक्षित सूचना शामिल होगी ।

## अनुच्छेद-१३

## अर्जित राजस्व का हस्तांतरण

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, उसके भू-भाग में अर्जित राजस्व में से व्यय के बाद बचत राशि का निःशुल्क हस्तांतरण करने का अधिकार प्रदान करेगा । इस प्रकार का हस्तांतरण चालू भुगतान के लिये वहां की सरकारी विनिमय दर के आधार पर किया जाएगा अथवा जहां सरकारी विनिमय दर लागू न हो, वहां चालू भुगतान के लिए प्रचलित विदेशी मुद्रा मार्केट दर से किया जाएगा ।

## अनुच्छेद-१४

## सुरक्षा

(१) अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप संविदाकारी पक्ष इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैस्-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरूद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है । अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों की व्यापकता को सीमित किए बिना संविदाकारी पक्ष, १४ सितम्बर, १९६३ को तोकियो में हस्ताक्षरित, विमान में किए गए अपराधों एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबधित अभिसमय, १६ दिसम्बर १९७० को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैस्-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और २३ सितम्बर १९७१ को मांट्रियाल में और २४ फरवरी १९८८ को मांट्रियाल में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन सेवा से संबद्ध हवाई अड्डों पर गैस्-कानूनी हिंसक कार्यों के उन्मूलन के लिए हस्ताक्षरित प्रोटोकोल या नागर विमानन पर कोई अन्य अभिसमय जिसके लिये दोनों संविदाकारी पक्ष सदस्य बनेंगे, नागर विमानन सुरक्षा के विरूद्ध गैस्-कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे ।

(२) अनुरोध किए जाने पर संविदाकारी पक्ष, सिविल विमानों का गैस्-कानूनी अभिग्रहण करने और

विमान, उसके यात्रियों और कर्मीदल हवाई अड्डों और विमान दिक्चालन सुविधाओं तथा नागर विमानन सुरक्षा को होने वाले किसी भी प्रकार के खतरे के विरूद्ध किसी भी प्रकार के गैस्कानूनी कार्यों को रोकने के लिए एक दूसरे को सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे ।

(३) दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंध के रूप में नामित नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं, वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके भू-भाग में है तथा उनके क्षेत्र में, हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें ।

(४) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस बात पर सहमत होंगे कि विमान के इस प्रकार के प्रचालक को दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करने, वहां से प्रस्थान करने अथवा उस भू-भाग में रहते समय उस दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित इस अनुच्छेद के पैरा ३ में विनिर्दिष्ट विमानन सुरक्षा प्रावधानों का अनुपालन करना होगा । प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को यह सुनिश्चित करना होगा कि विमान की सुरक्षा और, विमान पर सवार होते समय अथवा उतरने के दौरान यात्रियों, कर्मीदल, सामान, माल और विमान भंडार की सुरक्षा के लिए उसके क्षेत्र में प्रभावी और उचित कदम उठाए गए हैं । प्रत्येक संविदाकारी पक्ष किसी विशेष धमकी से निपटने के लिए विशेष सुरक्षा उपायों को करने के बारे में दूसरे संविदाकारी पक्ष से प्राप्त किसी अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगा ।

(५) यदि किसी सिविल विमान के गैस्कानूनी ढंग से अपहरण किये जाने अथवा धमकी दिये जाने की कोई घटना घटती है अथवा इस प्रकार के विमान, उसके यात्रियों और कर्मीदल, हवाई अड्डों अथवा विमान दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरूद्ध कोई घटना घटती है तो संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष के साथ इस प्रकार की घटना अथवा धमकी से शीघ्र निपटने के लिए संचार माध्यमों और अन्य उपायों के द्वारा एक दूसरे की सहायता करेंगे ।

(६) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, उसके भू-भाग में उतारे गए विमान जिसका गैस्-कानूनी रूप से अपहरण किया गया हो या जिसके साथ गैस्-कानूनी हस्तक्षेप किया गया हो उसे तब तक रोक रखेगा जब तक कि मानव जीवन को बचाने के लिये इसका प्रस्थान अधिक महत्वपूर्ण न समझा जाए । जहां तक व्यवहारिक हो, ऐसे उपाय आपसी परामर्श से ही किए जाएंगे ।

## अनुच्छेद-१५

## परामर्श

(१) संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इस करार के उपबंधों तथा अनुबंध का कार्यान्वयन और संतोषजनक रूप से अनुपालन सुनिश्चित करने की दृष्टि से , निकट सहयोग की भावना से समय-समय पर आपस में परामर्श करेंगे और जब भी आवश्यक हो, उनमें आशोधन के लिये सलाह-मशविरा करेंगे ।

(२) दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष परामर्श करने के लिये लिखित रूप से अनुरोध कर सकते हैं जो कि ऐसा अनुरोध किये जाने की तारीख से साठ (६०) दिन के भीतर शुरू होगा बशर्ते कि दोनों संविदाकारी पक्ष इस अवधि को बढ़ाने के लिये सहमत न हों ।

## अनुच्छेद-१६

## संशोधन

इस करार में और/या इसके अनुबंध में कोई भी संशोधन, जिसके लिये दोनों संविदाकारी पक्ष सहमत हों, टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा पुष्टि किये जाने पर लागू होगा ।

## अनुच्छेद-१७

## विवादों का निपटान

(१) यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रवर्तन के संबंध में संविदाकारी पक्षों के बीच कोई विवाद पैदा होता है तो संविदाकारी पक्षों की सरकारें सबसे पहले आपस में बातचीत द्वारा इसे निपटाने का प्रयास करेंगे ।

(२) यदि सरकारें आपसी बातचीत से इस विवाद को निपटाने में असफल रहें तो वे निर्णय के लिये इस विवाद को किसी व्यक्ति अथवा संस्था को सौंप सकते हैं, यदि वे इस पर सहमत न हो तो, यह विवाद , दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर, तीन मध्यस्थों के एक ट्रिब्यूनल को निर्णय के लिये भेजा जाएगा, जिनमें से एक-एक प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित किया जाएगा और तीसरा मध्यस्थ, दोनों नामित व्यक्तियों द्वारा नियुक्त किया जाएगा । दोनों में से प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस विवाद को ऐसे ट्रिब्युनल द्वारा निपटाये जाने के संबंध में राजनयिक माध्यम से अनुरोध करते हुये दूसरे संविदाकारी पक्ष से प्राप्त नोटिस की तारीख से साठ (६०) दिन की अवधि के भीतर मध्यस्थ को नामित करेगा तथा तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति और आगे साठ (६०) दिन के भीतर की जाएगी । यदि दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष निर्दिष्ट अवधि के भीतर मध्यस्थ को नामित करने में असफल रहें, अथवा यदि तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति निर्दिष्ट अवधि के भीतर नही की जाती तो दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष, मध्यस्थ या मध्यस्थों, को जैसा भी मामला हो, नियुक्त करने के लिये अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष से अनुरोध कर सकता है । ऐसी स्थिति में तीसरा मध्यस्थ किसी अन्य देश का राष्ट्रिक होगा और मध्यस्थता ट्रिब्यूनल के अध्यक्ष के रूप में कार्य करेगा ।

(३) मध्यस्थता ट्रिब्यूनल अपनी कार्यविधियां स्वयं ही निर्धारित करेगा और मध्यस्थता की लागत के बंटवारे के बारे में निर्णय लेगा ।

(४) संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (२) के अंतर्गत दिये गए किसी भी निर्णय का अनुपालन करेंगे ।

**अनुच्छेद-१८**

**समाप्त करना**

दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय दूसरे संविदाकारी पक्ष को लिखित रूप में इस करार को समाप्त करने हेतु अपने निर्णय के बारे में नोटिस दे सकता है । ऐसा नोटिस साथ-साथ ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा । ऐसे मामले में दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त करने की तारीख से बारह (१२) मास के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा बशर्ते कि सहमति से यह नोटिस उक्त अवधि की समाप्ति से पूर्व ही वापस न ले लिया जाए । दूसरे संविदाकारी पक्ष से पावती प्राप्त न होने की स्थिति में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा इस नोटिस की प्राप्ति के चौदह (१४) दिन बाद यह नोटिस प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा ।

**अनुच्छेद-१९**

**प्रवर्तन में आना**

दोनों संविदाकारी पक्षों की ओर से इस करार पर हस्ताक्षर होने की तारीख से यह करार प्रवर्तन में आ जाएगा ।

सत्यमेव जयते



साक्ष्य के रूप में, निम्न हस्ताक्षर्-कर्ताओं ने, जिन्हें अपनी-अपनी सरकारों द्वारा प्राधिकृत किया गया है, इस करार पर हस्ताक्षर किये हैं दिनांक 04 जून,1996 को नई दिल्ली में चार मूल पाठों में, दो-दो प्रतियों में हिन्दी और अंग्रेजी में हस्ताक्षर किये, जिनमें से दोनों पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं । यदि इनके निर्वचन में कोई मतभेद हो तो अंग्रेजी पाठ मान्य होगा ।

कृते भारत सरकार

§ अनिल बैजल §

संयुक्त सचिव

कृते केन्या गणराज्य सरकार

§ जोशुआ के टेरर §

उच्चायुक्त

सत्यमेव जयते

## अनुबंध

## मार्ग अनुसूची

(क) केन्या की नामित विमान कंपनी के लिये मार्गः

| प्रारंभिक स्थान | मध्यवर्ती स्थान | भारत के स्थान | परे के स्थान |
|---|---|---|---|
| केन्या के स्थान | बाद की तारीख में सहमति होनी है । | बम्बई | १) बैंकाक और एक अन्य स्थान जो बाद की तारीख में निर्दिष्ट किया जाना है ।<br>२) कोई अन्य स्थान जिनके लिये बाद की तारीख में सहमति होनी है । |

(ख) भारत की नामित विमान कंपनी के लिये मार्गः

| प्रारंभिक स्थान | मध्यवर्ती स्थान | केन्या के स्थान | परे के स्थान |
|---|---|---|---|
| भारत के स्थान | बाद की तारीख में सहमति होनी है । | नैरोबी | १) हरारे और एक अन्य स्थान जो बाद की तारीख में निर्दिष्ट किया जाना है ।<br>२) कोई अन्य स्थान जिनके लिये बाद की तारीख में सहमति होनी है । |

**टिप्पणी**

यह आवश्यक नहीं है कि जिस क्रम में स्थान बताये गए हैं उसी क्रम में वहां उड़ान परिचालित की जाएं और एयरलाइंस के विकल्प पर, कोई भी एक या अन्य स्थान, निर्दिष्ट मार्गों में से प्रत्येक मार्ग पर किसी एक या सभी उड़ानों पर छोड़े जा सकते हैं ।

सत्यमेव जयते

# AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KENYA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of India and the Government of the Republic of Kenya

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of 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 1

### Definitions

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires :

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Kenya, the Minister in charge of Civil Aviation or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates; and in the case of India, the Director General of Civil Aviation or any person or body authorised to perform the functions presently exercised

by the said Director General;

(b) the terms "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(c) the term "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 the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(d) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(e) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply; including prices and conditions of agency, and other auxilliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail; and

(f) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement. All references to this Agreement, unless otherwise expressly provided, shall apply to the Annex.

## ARTICLE 2

### Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

## ARTICLE 3

### Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air service :

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

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

3. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international passengers and cargo including mail.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the

territory of the other Contracting Party passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

## ARTICLE 4

### Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, 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 the regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, 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.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that Articles 8 and 11 of this Agreement are complied with.

## ARTICLE 5

### Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to, flight within or departure from its territory of aircraft of its designated airline engaged in international air navigation, or to the operation or navigation of such aircraft while within its territory shall likewise apply to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to, stay in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo including mail, such as regulations relating to entry, exit, emigration, immigration, passports as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage and cargo including mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.

## ARTICLE 6

### Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights :

(a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are

vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or the regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or

(c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or the regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article 14 of this Agreement.

## ARTICLE 7

### Principles Governing Operation of Agreed Services

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equitable treatment in order that they may enjoy equal opportunity in the operation of agreed services. They shall take into account their interests so as not to affect unduly their respective services.

2. In the operation of the agreed services :

(a) The total capacity to be provided on each of the specified routes and any modifications thereof shall in the first instance be discussed between the designated airlines and agreed to by the aeronautical authorities of both Contracting Parties in writing on the basis of actual and reasonably anticipated traffic requirements. Pending such agreement the operations of the

सत्यमेव जयते



designated airlines shall continue on the basis of the previously agreed capacity arrangements.

(b) Each designated airline shall be entitled to half of the total capacity referred to in paragraph 2(a) of this Article.

(c) In order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demand during any timetable period the designated airlines of the two Contracting Parties shall agree between themselves on the additional capacity that might be required to cater for that traffic. Any agreement concluded between the airlines shall be submitted for approval of the aeronautical authorities.

(d) If a designated airline is unable to use, on one or more routes, part or all of the capacity allocated to it, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may consult each other with a view to transferring to the other designated airline for an agreed period the whole or part of the capacity at its disposal within the agreed limits on terms to be mutually agreed. At the end of the agreed period the designated airline which had been unable to use its capacity shall be entitled to resume doing so. In that event, the other designated airline to whom the capacity had been transferred shall cease using it.

## ARTICLE 8

### Approval of Timetables

1. The designated airline of each Contracting Party shall, not later than thirty days prior to the date of operation of any agreed service, submit its proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for their approval. Such timetables shall include all relevant information including the type of service, the type of aircraft to be used and the flight schedules.

2. If either designated airline wishes to operate supplementary or additional flights besides those in the approved timetable, it shall first seek the prior permission of the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned.

## ARTICLE 9

### Exemption from Charges on Equipment, Fuel, Stores, etc.

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed by the said aircraft over that territory.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party and for use on board out-bound aircraft engaged on an international air service of the other Contracting Party;

(b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international services by the

designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Notwithstanding paragraph 2(c) of this Article, fuel and lubricants taken on board aircraft engaged on an international flight of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees and other similar duties and charges, treatment not less favourable than that granted to aircraft used by the designated airline of the other Contracting Party or to aircraft of the most favoured airline operating such flights provided however that neither Contracting Party shall be obliged to grant the exemption referred to in this paragraph to the designated airline of the Contracting Party if similar exemption is not accorded by that Contracting Party to the designated airline of the former Contracting Party.

4. Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) of paragraph (2) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

## ARTICLE 10

### Unloading of Equipment, etc.

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 Customs authorities of that territory. In such cases they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

## ARTICLE 11

### Tariffs

1. The tariffs to be charged by the 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.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for 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.

4. The approval referred to in paragraph (3) of this Article 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 (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced as provided for in paragraph (3) the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in

accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. 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 12

### Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall cause its designated airline to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party quarterly statements of traffic carried during that period showing the points of embarkation and disembarkation. Such statistics may be used for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines and shall include all information required to determine the amount of traffic carried by a designated airline on the agreed services.

## ARTICLE 13

### Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by each designated airline in the territory of the other Contracting Party. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

सत्यमेव जयते



## ARTICLE 14

### 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become members.

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 Contracting 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 to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties and 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

provisons.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within their territories 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. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

## ARTICLE 15

### Consultations

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance

with, the provisions of this Agreement and the Annex hereto and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations in writing which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

## ARTICLE 16

### Amendments

Any amendment of this Agreement and/or its Annex agreed to by the Contracting Parties shall come into force when confirmed by an Exchange of Notes.

## ARTICLE 17

### Settlements of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Governments of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Governments fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of

the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the apportionment of the costs of the arbitration.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

## ARTICLE 18

### Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 19

**Entry into force**

This Agreement shall enter into force on the date on which it has been signed on behalf of both the Contracting Parties.

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

Done at *NEW DELHI* this day of *04TH JUNE, 1996* in four originals, two each in Hindi and English, both texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF INDIA
(ANIL BAIJAL)
JOINT SECRETARY

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF KENYA
(JOSHUA K TERER)
HIGH COMMISSIONER

सत्यमेव जयते

**ANNEX**

## ROUTE SCHEDULE

(a) Route for the designated airline of Kenya :

| Points of Origin | Intermediate Points | Points in India | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Points in Kenya | To be agreed upon at a later date | Bombay | i) Bangkok and one other point to be specified at a later date;<br>ii) Any other points to be agreed upon at a later date. |

(b) Route for the designated airline of India :

| Points of Origin | Intermediate Points | Points in Kenya | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Points in India | To be agreed upon at a later date | Nairobi | i) Harare and one other point to be specified at a later date;<br>ii) Any other points to be agreed upon at a later date. |

NOTE :

Points need not necessarily be served in the order named and any point or points on each of the specified routes may at the option of the airline be omitted on any or all flights.