भारत सरकार
और
लक्ज़मबर्ग ग्रैंड डची सरकार
के बीच
विमान सेवा के संबंध में करार

भारत सरकार और लक्ज़मबर्ग ग्रैंड डची सरकार जिन्हें एतत्पश्चात् "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के पक्ष हैं,

अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच और उनसे परे विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजनार्थ नागर विमानन के क्षेत्र में अपने परस्पर संबंधों को बढ़ावा देने तथा एक करार करने के इच्छुक हैं,

इस प्रकार सहमत हुए हैं:-

अनुच्छेद-1
परिभाषा

1. इस करार के प्रयोजनार्थ, जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षा न की गई हो:-

(क) "वैमानिक्र प्राधिकारियों" पद का अभिप्राय, भारत के मामले में नागर विमानन महानिदेशक और लक्ज़मबर्ग ग्रैंड डची के मामले में नागर विमानन विषय के संबंध में उत्तरदायी मंत्री अथवा दोनों मामलों में, कोई व्यक्ति अथवा निकाय जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो,

(ख) "अभिसमय" पद का अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरार्थ प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 94

अथवा 90 के अंतर्गत अभिसमय अथवा अनुबंधों में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जहां तक वे अनुबंध और संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों के लिए प्रभावी हो गए हों,

(ग) "नामित विमानकंपनी" पद का अभिप्राय ऐसी विमानकंपनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार नामित और प्राधिकृत कर दिया गया हो,

(घ) किसी राज्य के संबंध में "राज्यक्षेत्र" पद का अभिप्राय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में इसके लिए निर्धारित किया गया है,

(ङ) "विमान सेवा", "अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा", "विमानकंपनी" तथा "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए स्टाप" पदों का अभिप्राय वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद 96 में क्रमशः उनके लिए निर्धारित किया गया है,

(च) "इस करार" पद का अभिप्राय इस करार अथवा इसके अनुबंध में किया गया संशोधन भी शामिल है,

(छ) "प्रयोक्ता प्रभार" पद का अभिप्राय उस प्रभार से है जो विमानों, उनके कर्मीदलों, यात्रियों तथा कार्गो हेतु सम्बद्ध सेवाओं तथा सुविधाओं सहित विमानपत्तन परिसम्पत्ति अथवा सुविधाएं अथवा विमान दिक्चालन सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए सक्षम प्राधिकारी ने विमानकंपनियों पर लगाया हो अथवा लगाने की अनुमति दी हो।

अनुच्छेद-2
अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष एक दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार के अनुबंध में दी गई अनुसूची के उपयुक्त खण्ड में विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से इस करार में विनिर्दिष्ट अधिकारों की मंजूरी देता है। एतत्पश्चात्, इन सेवाओं और मार्गों को क्रमशः "सहमत सेवाएं" और "विनिर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है।

2. इस करार के उपबंधों के अध्यधीन, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी

(कंपनियों) को निम्नलिखित अधिकार होंगे:-

(क) बिना अवतरण दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के पार उड़ान भरने का अधिकार,

(ख) दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए स्टाप का अधिकार, तथा

(ग) विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा प्रचालित करते समय प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में इस करार की अनुसूची में उस मार्ग के लिए विनिर्दिष्ट स्थल (स्थलों) पर पृथक-पृथक अथवा संयुक्त रूप से यात्रियों और डाक सहित कार्गो के रूप में अंतरराष्ट्रीय यातायात को विमान में चढ़ाने तथा उतारने का भी अधिकार होगा।

3. इस करार के अनुच्छेद 3 के पैराग्राफ (3) और (4) के उपबंधों के अध्यधीन, इस करार के अनुच्छेद 3 के अंतर्गत नामित विमानकंपनियों के अलावा प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमानकंपनी (कंपनियों) को भी इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) के उप-पैराग्राफ (क) और (ख) में विनिर्दिष्ट अधिकार प्राप्त होंगे।

4. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थित अन्य स्थल के लिए जाने वाले यात्रियों तथा डाक सहित कार्गो को विमान में ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है।

अनुच्छेद-3
विमानकंपनियों को नामित और प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजन से दूसरे संविदाकारी पक्ष को लिखित में दो विमानकंपनियां तक नामित करने तथा ऐसे नामन को वापस लेने अथवा बदलने का अधिकार होगा।

2. ऐसा नामन प्राप्त होने पर दूसरा संविदाकारी पक्ष नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (3) और (4) के प्रावधानों के अध्यधीन बिना विलंब के उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार प्रदान करेगा।

3. एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी से अपेक्षा कर सकते हैं कि वह उन्हें आश्वस्त करे कि वह अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप इन प्राधिकारियों द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन पर सामान्यतया लगाए जाने वाले कानूनों और विनियमों के अंतर्गत विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य हैं।

4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामले में इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से इंकार करने अथवा किसी नामित विमानकंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद 2(2) में विनिर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा, जिन्हें वह आवश्यक समझे, जिसमें उक्त संविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि उस विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रिकों में निहित है। इस पैरा के प्रयोजनार्थ "वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" का अर्थ है कि किसी भी मामले में जहां नामित विमानकंपनी किसी अन्य देश की विमानकंपनी अथवा सरकार अथवा किसी अन्य देश के राष्ट्रिकों के साथ करार करके (वित्तीय पट्टा करारों को छोड़कर), सहमत सेवाओं का प्रचालन करती हो, विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष या इसके राष्ट्रिकों को तबतक नामित विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण रखता हुआ नहीं माना जाएगा जबतक कि संविदाकारी पक्ष या इसके राष्ट्रिकों के पास नामित विमानकंपनी की परिसंपत्तियों के बड़े भाग पर स्वामित्व रखने के अलावा निम्न भी नहीं होगा:-

(1) नामित विमानकंपनी के प्रबंधन में प्रभावी नियंत्रण, और

(2) नामित विमानकंपनी के विमान बेड़े तथा उपस्कर के बड़े भाग का स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण और नामित विमानकंपनी का उपस्कर।

5. नामित और प्राधिकृत कर दिए जाने पर विमानकंपनी सहमत सेवाओं का प्रचालन शुरू कर सकती है बशर्ते कि विमानकंपनी इस करार के प्रयोज्य उपबंधों का अनुपालन करती हो।

अनुच्छेद-4

प्रचालन प्राधिकारों का प्रतिसंहरण अथवा निलंबन

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को एक दूसरे संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी को मंजूर किए गए प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत अथवा निलंबित करने अथवा इस करार के अनुच्छेद 2(2) में विनिर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग पर ऐसी शर्तें जिन्हें वह आवश्यक समझे, लगाने का अधिकार है:-

(क) किसी भी मामले में जहां वह आश्वस्त नहीं हो कि उस विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष अथवा उस संविदाकारी पक्ष के राष्ट्रिकों में निहित है, अथवा

(ख) इन अधिकारों को मंजूर करने वाले संविदाकारी पक्ष द्वारा सामान्यतया लागू किए जाने वाले कानूनों और/अथवा विनियमों का अनुपालन करने में उस विमानकंपनी के विफल रहने की स्थिति में, अथवा

(ग) यदि विमानकंपनी इस करार के अंतर्गत विहित शर्तों के अनुसार प्रचालन करने में अन्यथा विफल रहती हो।

2. जब तक कानूनों और/अथवा विनियमों अथवा इस करार के उपबंधों का और आगे अतिलंघन रोकने के लिए प्रचालन प्राधिकार का तत्काल प्रतिसंहरण अथवा निलंबन अथवा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1) में उल्लिखित शर्तों का तत्काल लगाया जाना आवश्यक न हो, ऐसे अधिकारों का प्रयोग इस करार के अनुच्छेद 15 के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के साथ परामर्श करके ही किया जाएगा।

अनुच्छेद-5

प्रयोक्ता प्रभार

1. कोई भी संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) पर समान अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचालित करने वाली अपनी विमानकंपनियों पर लगाए गए प्रयोक्ता प्रभारों से अधिक प्रयोक्ता प्रभार नहीं लगाएगा अथवा लगाने की अनुमति देगा।

2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष अपने प्रभार वसूलने वाले सक्षम प्राधिकारियों और इन प्राधिकारियों द्वारा मुहैया कराई गई सेवाओं और सुविधाओं का प्रयोग करने वाली विमानकंपनियों के बीच प्रयोक्ता प्रभारों के संबंध में विचार-विमर्श को बढ़ावा देगा और जहां व्यवहार्य हो, ऐसा उन विमानकंपनियों के प्रतिनिधि संगठनों के माध्यम से किया जाएगा। प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के किसी भी प्रस्ताव के लिए ऐसे प्रयोक्ताओं को यथोचित नोटिस दिया जाना चाहिए ताकि परिवर्तन किए जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।

अनुच्छेद-6
प्रभारों से छूट

1. दोनों में से किसी संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी (कंपनियों) द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर प्रचालित विमानों और ऐसे विमानों में पहले से रखे, बीच में लिये गये अथवा चढ़ाए गए उनके नियमित उपस्कर, ईंधन तथा स्नेहकों को आपूर्तियों और विमान भण्डार के साथ जो सर्वथा ऐसे विमान के अथवा विमान में प्रयोग के लिए आशयित हैं, सभी प्रकार के सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क और ऐसे ही अन्य प्रभारों के संबंध में दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में ऐसा व्यवहार किया जाएगा जो दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचालित करने वाली उसकी अपनी विमानकंपनी (कंपनियों) को अथवा सर्वाधिक समर्थन प्राप्त राष्ट्र की विमानकंपनियों के साथ किए जाने वाले व्यवहार से कम अनुकूल न हो।

2. इसी प्रकार का व्यवहार किसी भी संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रयुक्त विमानों के अनुरक्षण अथवा मरम्मत के लिए ले जाए गए अतिरिक्त पुर्जों के लिए भी किया जाएगा।

3. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क अथवा ऐसे ही प्रभारों से तब तक छूट या माफी नहीं देगा जब तक कि दूसरा संविदाकारी पक्ष पहले संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को ऐसे प्रभारों से छूट या माफी नहीं दे देता।

4. किसी भी संविदाकारी पक्ष के विमान में रखे गये नियमित वैमानिक उपस्कर और सामग्री तथा सप्लाई को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में उस राज्यक्षेत्र के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की अनुमति के बाद ही उतारा जा सकेगा।

5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1),(2) और (4) में उल्लिखित सामग्री को सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की देख-रेख अथवा नियंत्रण में रखा जाना अपेक्षित होगा।

अनुच्छेद-7
प्रतिनिधित्व

1. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को परस्परता के आधार पर दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में यथा अपेक्षित अपने प्रतिनिधि तथा वाणिज्यिक, प्रचालनात्मक और तकनीकी स्टाफ रखने की अनुमति होगी।

2. नामित विमानकंपनी की मर्जी पर, स्टाफ संबंधी ये आवश्यकताएं इसके अपने कार्मिकों द्वारा अथवा दूसरे संगठन, कंपनी या दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रचालन कर रही और उस संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत विमानकंपनी की सेवाओं का प्रयोग करके, पूरी की जा सकती हैं।

3. ये प्रतिनिधि और स्टाफ दूसरे संविदाकारी पक्ष के लागू कानूनों और विनियमों के अध्यधीन रहेंगे तथा ऐसे कानूनों और विनियमों के अनुरूप ऐसा संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1) में उल्लिखित प्रतिनिधियों और स्टाफ को परस्परता के आधार पर तथा न्यूनतम विलम्ब से आवश्यक कार्य-परमिट, नियोजन वीजा या ऐसे ही अन्य कागजात प्रदान करेगा।

4. परस्परता के सिद्धांत के आधार पर, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को अपने राज्यक्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से और अपने विवेक पर अपने अभिकर्ताओं के माध्यम से विमान परिवहन की बिक्री करने का अधिकार प्रदान करता है। प्रत्येक नामित विमानकंपनी को ऐसे परिवहन की बिक्री करने का अधिकार होगा तथा कोई भी व्यक्ति ऐसे परिवहन को स्थानीय मुद्रा में या किसी भी स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में खरीदने हेतु स्वतंत्र होगा।

अनुच्छेद-8
कानूनों की प्रयोज्यता

1. अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्चालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश और वहां से

प्रस्थान को अथवा उसके राज्यक्षेत्र के अंदर ऐसे विमानों के प्रचालन तथा दिक्चालन को शासित करने वाले एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम दूसरे संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी के विमानों पर लागू होंगे।

2. यात्रियों, कर्मीदल, कार्गो और डाक के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश, मुकाम और वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, मुद्रा और स्वास्थ्य एवं संगरोध से संबंधित कानून और विनियम, उनके उक्त राज्यक्षेत्र में रहते समय दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमानों द्वारा वाहित यात्रियों, कर्मीदल, कार्गो और डाक पर लागू होंगे।

3. दोनों मे से कोई भी संविदाकारी पक्ष अपने सीमा-शुल्क, आव्रजन, संगरोध तथा ऐसे ही विनियमों के अनुप्रयोग के संबंध में इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत दूसरे संविदाकारी पक्ष की किसी नामित विमानकंपनी की तुलना में अपनी स्वयं की अथवा किसी अन्य विमानकंपनी को तरजीह नहीं देगा।

4. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में सीधे पारगमन वाले यात्री अत्यधिक सरलीकृत नियंत्रण से अधिक के अधीन नहीं होंगे। सीधे पारगमन वाला सामान और कार्गो, सीमा-शुल्क और इसी प्रकार के अन्य करों से मुक्त होगा।

अनुच्छेद-9
सहमत सेवाओं के प्रचालन को शासित करने वाले सिद्धांत

1. दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों को उनके अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।

2. सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियां) दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उस दूसरे विमानकंपनी द्वारा उस सम्पूर्ण मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर अनावश्यक रूप से प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।

3. नामित विमानकंपनियों द्वारा सहमत सेवाओं पर प्रदान की जाने वाली क्षमता का दोनों संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच विमान परिवहन सम्बन्धी अनुमानित आवश्यकताओं के साथ निकट का सम्बन्ध होगा ।

4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों द्वारा प्रचालित सेवाओं की आवृत्ति और उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता पर सहमति संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच होगी।

5. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और/अथवा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता में कोई भी वृद्धि मुख्यतः संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच यातायात की बढ़ी हुई आवश्यकताओं पर आधारित होगी और वह दोनों देशों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सहमति की शर्त के अधीन होगी। इस प्रकार की सहमति अथवा समझौता होने तक पहले से लागू क्षमता और आवृत्ति पात्रताओं का निर्वाह किया जाता रहेगा ।

अनुच्छेद-10
प्रचालन सूचना उपलब्ध कराना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) से अपेक्षा कर सकते हैं कि वह सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग में लाए जाने वाले विमान के प्रकार और उड़ान समयावलियों से संबंधित सूचना सहमत सेवाओं के उद्घाटन से कम से कम साठ दिन पूर्व उनके विचार और अनुमोदन हेतु उनके पास भिजवाएं। जब कभी सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई परिवर्तन किया जाना हो तब भी इस प्रकार की सूचना कम से कम तीस दिन पहले दी जाएगी।

2. नामित विमानकंपनी (कंपनियां) दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसी कोई अन्य सूचना भी देगी (देंगी) जो उन्हें आश्वस्त करने के लिए अपेक्षित हो कि इस करार की अपेक्षाओं का विधिवत् पालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद-11

आंकड़े उपलब्ध कराना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी

प्राधिकारियों को उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में आने वाली और वहां से जाने वाली सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े भेजेंगे अथवा अपनी नामित विमानकंपनी (कंपनियों) से भिजवाएंगे जिनमें इस प्रकार के यातायात के चढ़ने और उतरने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक मास की समाप्ति के बाद यथासंभव शीघ्र दिए जाएंगे किन्तु यह अवधि 30 दिन से अधिक की नहीं होगी।

2. अनुरोध किए जाने पर प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र को और वहां से उक्त अनुरोध में उल्लिखित एक "आयटा" सोजन से अनधिक अवधि में वाहित यातायात के वास्तविक उद्गम और गंतव्य से संबंधित आंकड़े उपलब्ध कराएंगे अथवा अपनी नामित विमानकंपनी (कंपनियों) से भिजवाएंगे।

अनुच्छेद-12
टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" पद का अभिप्राय यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए अदा की जाने वाली कीमतों और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये कीमतें लागू होती हैं। उक्त कीमतों में एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं की कीमतें और शर्तें शामिल हैं परन्तु इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें नहीं हैं।

2. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र तक अथवा वहां से वहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किये जायेंगे जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमानकंपनियों के टैरिफों सहित सभी संगत कारकों को ध्यान में रखा जायेगा।

3. यदि संभव हो तो इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1) में उल्लिखित टैरिफों का निर्धारण दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों के बीच सहमति से किया जाएगा और जब कभी संभव हो, ऐसी सहमति अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की प्रक्रियाओं का प्रयोग करते हुए की जाएगी।

4. इस प्रकार सहमत टैरिफ, उन्हें लागू किये जाने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम नब्बे (90) दिन पहले दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए

प्रस्तुत किये जाएंगे। यह अवधि, विशेष मामलों में, उक्त प्राधिकारियों की सहमति से कम की जा सकती है।

5. यह अनुमोदन स्पष्ट रूप से दिया जाये। यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (4) के अनुसार, प्रस्तुत किए जाने के तीस (30) दिन के भीतर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की है तो उन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जाएगा। पैराग्राफ (4) में किए गए प्रावधान के अनुसार, यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है तो वैमानिकी प्राधिकारी आपस में सहमत हो सकते हैं कि अस्वीकृति की अवधि, जिसके भीतर इसे अवश्य अधिसूचित किया जाए, तीस (30) दिन से कम होगी।

6. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (3) के अनुसार इस टैरिफ के निर्धारण पर सहमति नहीं हो सकती है या यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (5) के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को पैराग्राफ (3) के प्रावधानों के अनुसार, सहमत टैरिफ पर अपनी अस्वीकृति का नोटिस देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे।

7. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (4) के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ पर अथवा पैराग्राफ (6) के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत नहीं हो सकते तो इस करार के अनुच्छेद 16 के उपबंधों के अनुसार इस विवाद का निपटान किया जाएगा।

8. इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता। तथापि, इस पैराग्राफ के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद बारह (12) महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जाएगा जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता।

अनुच्छेद-13
उपार्जन का हस्तांतरण

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को प्रथम संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में व्यय से अधिक अर्जित आय को अपने प्रधान कार्यालय भेजने का अधिकार प्रदान करता है। इस प्रकार का धन-प्रेषण उस संविदाकारी पक्ष के विदेशी

मुद्रा विनियमों के अनुसार किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में किया जाएगा, जिसके राज्यक्षेत्र में यह राजस्व अर्जित किया गया हो।

2. ऐसे हस्तांतरण मुद्रा भुगतान की सरकारी विनिमय दर के आधार पर किए जाएंगे अथवा जहां सरकारी विनिमय दरें नहीं हों वहां मुद्रा भुगतान प्रचलित विदेशी मुद्रा की बाजार दर पर किये जाएंगे।

3. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटारे को शासित करने के लिए कोई विशेष व्यवस्थाएं प्रभावी हैं तो इस अनुच्छेद के पैरा 818 के अधीन निधियों के हस्तांतरण के लिए ऐसी व्यवस्थाओं के उपबंध लागू किये जायेंगे।

अनुच्छेद-14
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, संविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की अभिपुष्टि करते हैं कि गैर-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 तथा दायित्वों की व्यापकता को सीमित किये बिना, संविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से, 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित वायुयान में किये गये अपराधों एवं कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित वायुयान के विधिविरूद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय, 23 सितम्बर, 1971 को मॉंट्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमानन सुरक्षा संबंधी विधिविरूद्ध कार्य दमन अभिसमय, अथवा विमानन सुरक्षा पर अन्य कोई अभिसमय जिसमें दोनों संविदाकारी पक्ष एक पक्ष रहे हैं, के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे ।

2. अनुरोध किए जाने पर संविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के विधिविरूद्ध अभिग्रहण संबंधी कृत्यों और ऐसे विमान उनके यात्रियों तथा कर्मीदल, हवाई अड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरूद्ध अन्य गैर-कानूनी कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के विरूद्ध किसी अन्य खतरे से बचाव के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष, अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित

और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक ये सुरक्षा अनुबंध इन पक्षों पर लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्यक्षेत्र में है तथा अपने राज्यक्षेत्र के हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।

4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित उस संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय ऊपर पैराग्राफ (3) में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्यक्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मीदल, ले जाई जाने वाली वस्तुएं, सामान, कार्गो तथा विमान-भंडार विमान में लादने से पहले तथा लादने के दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किये गये हैं। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु उचित विशेष सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा किये गये अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

5. जब किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या ऐसे किसी विमान, उसके यात्रियों और कार्मिकों, हवाई अड्डों या हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर-कानूनी कार्य किया जाता है तो संविदाकारी पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरन्त और सुरक्षापूर्वक समाप्त करने के लिए संचार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा, जैसे कि वह व्यवहार्य समझे, और ऐसा यह सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा कि यदि कोई विमान गैर-कानूनी अभिग्रहण अथवा किसी अन्य गैर-कानूनी हस्तक्षेप के कारण उसके राज्यक्षेत्र में उतरा है, भूमि पर रोका जाएगा बशर्ते कि मानव जीवन की रक्षा के लिए इसका वहां से भेजा जाना अनिवार्य न हो। जहां भी व्यवहार्य होगा, इस प्रकार के उपाय आपसी विचार-विमर्श के आधार पर किये जायेंगे।

अनुच्छेद-15
परामर्श तथा संशोधन

1. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार के कार्यान्वयन,

निर्वचन, अनुप्रयोग अथवा संशोधन के संबंध में परामर्श का अनुरोध कर सकता है। ऐसा परामर्श, जो वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य हो सकता है, तथा जो चर्चा अथवा पत्राचार द्वारा किया जा सकता है, अन्य संविदाकारी पक्ष को लिखित अनुरोध प्राप्ति की तारीख से साठ (60) दिनों की अवधि के भीतर शुरू कर दिया जाएगा।

2. परामर्शों के परिणामस्वरूप सहमत इस करार के कोई भी आशोधन राजनयिक टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा उनकी पुष्टि कर दिये जाने के बाद प्रभावी होगा।

3. तथापि, अनुबंध में उल्लिखित मार्गों के संबंध में आशोधन, संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच प्रत्यक्ष सहमति द्वारा किये जा सकते हैं और ये उनके द्वारा नियत तारीख को प्रभावी होंगे।

अनुच्छेद-16
विवादों का निपटान

यदि इस करार के निवर्चन अथवा प्रयोज्यता से संबंधित कोई विवाद उठता है तो संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इसे परस्पर बातचीत द्वारा निपटाने का प्रयास करेंगे और ऐसा कर पाने में विफल रहने पर उक्त विवाद निपटान हेतु संविदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।

अनुच्छेद-17
बहुपक्षीय हवाई अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. जिस हद तक अभिसमय के उपबंध इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं के लिए प्रयोज्य हैं, वे इस करार की अवधि के लिए संविदाकारी पक्षों के बीच अपने वर्तमान रूप में इस तरह प्रभावी रहेंगे जैसे कि वे इस करार के अभिन्न अंग हों, वे तब तक प्रभावी रहेंगे जब तक दोनों संविदाकारी पक्ष अभिसमय में किए गए किसी संशोधन का अनुसमर्थन नहीं कर देते जो विधिवत् लागू हो गए हों, ऐसे मामले में यथा संशोधित अभिसमय इस करार की अवधि तक लागू होगा ।

2. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के संबंध में कोई सामान्य बहुपक्षीय हवाई अभिसमय प्रभाव में आता है तो ऐसे अभिसमय के उपबंध अभिभावी होंगे ।

अनुच्छेद-18

समाप्त करना

दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने हेतु अपनी इच्छा के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है। ऐसा नोटिस साथ ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा। यदि ऐसा नोटिस दिया जाता है तो ऐसे मामले में दूसरे संविदाकारी पक्ष को नोटिस प्राप्त होने की तारीख से बारह महीने के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा बशर्ते कि यह नोटिस उक्त अवधि के समाप्त होने से पहले सहमति से वापस न ले लिया गया हो। दूसरे संविदाकारी पक्ष से पावती की सूचना प्राप्त न होने की स्थिति में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को इस नोटिस की प्राप्ति के चौदह दिन बाद उक्त नोटिस प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा ।

अनुच्छेद-19

प्रवर्तन में आना

यह करार संविदाकारी पक्षों के हस्ताक्षर होने और सांविधिक अपेक्षाओं के पूरा होने के पश्चात् प्रवर्तन में आएगा।

जिसके साक्ष्य में अधोहस्ताक्षरियों ने अपनी-अपनी सरकारों द्वारा विधिवत् रूप से प्राधिकृत होने के कारण इस करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं।

नई दिल्ली में दिनांक 8 जनवरी 2001 को हिन्दी, फ्रांसीसी और अंग्रेजी भाषाओं में दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया जिसके सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। निर्वचन संबंधी कोई मतभेद होने पर अंग्रेजी पाठ प्रवृत्त होगा।

कृते भारत सरकार

कृते लक्जमबर्ग ग्रैंड डची सरकार

अनुबंध

मार्ग अनुसूची

खण्ड-1

1. भारत सरकार द्वारा नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को निम्नलिखित मार्गों दोनों दिशाओं में सहमत सेवाएं प्रचालित करने का अधिकार होगा :-

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
1	2	3	4
भारत में स्थल	सहमति होनी है	लक्जमबर्ग	सहमति होनी है

खण्ड-2

ग्रैंड डची लक्जमबर्ग सरकार द्वारा नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को निम्नलिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में सहमत सेवाएं प्रचालित करने का अधिकार होगा :-

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
1.	2.	3.	4.
लक्जमबर्ग में स्थल	सहमति होनी है	दिल्ली	सहमति होनी है

टिप्पणियां :

1. किसी भी संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनियां किसी भी अथवा सभी उड़ानों पर किसी भी मध्यवर्ती स्थल अथवा परे के स्थल को छोड़ सकती हैं बशर्ते कि उन मार्गों पर सहमत सेवाएं विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थित किसी स्थल से शुरू होती हों/पर समाप्त होती हों।

2. अविनिर्दिष्ट मध्यवर्ती और/अथवा परे के स्थल पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग किए बिना सेवित किए जा सकते हैं।

xxxxx

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE L'INDE

ET

LE GOUVERNEMENT DU GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG

RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg, ci-dessous dénommés les "Parties Contractantes";

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

Désireux de promouvoir leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1
Définitions

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

(a) le terme "autorités aéronautiques" désigne dans le cas de l'Inde, le Directeur Général de l'Aviation Civile et, dans le cas du Grand Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

(b) le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes;

(c) le terme "entreprise de transport aérien désignée" désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;

(d) le terme "territoire" en relation avec un Etat possède la signification qui lui est attribuée par l'Article 2 de la Convention;

(e) les termes "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée par l'Article 96 de la Convention;

(f) le terme (le) "présent Accord" désigne le présent Accord, son Annexe, et toute modification susceptible de leur être ultérieurement apportée;

(g) le terme "charges d'utilisation" désigne une charge demandée aux entreprises de transport aérien par l'autorité compétente ou autorisée par celle-ci à être demandée pour l'utilisation de biens ou facilités aéroportuaires ou de facilités de navigation aérienne, y compris les services et facilités connexes relatifs aux aéronefs, à leurs équipages, passagers et fret.

ARTICLE 2
Octroi de droits

(1) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits définis par le présent Accord pour la mise en oeuvre de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la section y relative de l'Annexe au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après respectivement dénommés les "services convenus" et les "routes spécifiées".

(2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, la ou les entreprises de transport aérien désignées par l'une et l'autre Partie Contractante jouiront des droits suivants :

(a) survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans toutefois y atterrir;

(b) faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie Contractante; et

(c) faire des escales sur le territoire de l'autre Partie Contractante, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante, soit séparément, soit de manière conjointe.

(3) Sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) de l'Article 3 du présent Accord, la ou les entreprises de transport aérien de chacune des Parties Contractantes, autres que celles qui sont désignées au dit Article 3 du présent Accord, jouiront également des droits définis par les alinéas (a) et (b) du paragraphe (2) du présent Article.

(4) Rien dans le paragraphe (2) du présent Article ne saurait être interprété comme conférant à la ou les entreprises de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

(1) Chaque Partie Contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante, jusqu'à deux entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe et de retirer ou modifier cette désignation.

(2) A la réception d'une telle désignation, l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article, accordera sans délai à la ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation appropriées.

(3) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante de leur apporter la preuve qu'elle est qualifiée pour satisfaire aux conditions définies par les loi et règlements normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

(4) Chaque Partie Contractante a le droit de refuser l'accord des autorisations d'exploitation définies au paragraphe (2) du présent Article, ou d'imposer toutes conditions qu'elle estimera nécessaires à l'exercice des droits spécifiées au paragraphe (2) de l'Article 2 du présent Accord, et en tout état de cause dès lors

que cette Partie Contractante n'est pas satisfaite quant à la propriété et à un contrôle suffisants de cette entreprise dans le chef de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou dans le chef de citoyens de celle-ci. Pour les besoins du présent paragraphe, l'expression "quant à la propriété et à un contrôle suffisants" signifie que dès lors que l'entreprise de transport aérien désignée exploite les services convenus par le biais d'un quelconque accord (exception faite des contrats de location financière) avec une entreprise de transport aérien d'un quelconque autre pays, ou le Gouvernement ou des citoyens d'un quelconque autre pays, la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou ses citoyens ne seront pas considérés possédant un titre de propriété et exerçant un contrôle suffisants sur l'entreprise de transport aérien désignée, à moins que la Partie Contractante ou ses citoyens, en sus de la propriété de la majeure partie des actifs de ladite entreprise de transport aérien, possèdent également :

i) un contrôle effectif sur la direction de l'entreprise de transport aérien désignée, et
ii) la propriété et le contrôle effectif de la majeure partie de la flotte d'aéronefs et des installations et équipements de l'entreprise de transport aérien désignée.

(5) Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée, elle aura loisir de commencer l'exploitation des services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

ARTICLE 4

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services

(1) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de révoquer ou de suspendre l' autorisation d'exploitation accordée à l'entreprises de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, ou de l'assortir de toutes les conditions qu'elle estimera utile à l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 (2) du présent Accord :

(a) dès lors qu'elle ne serait pas satisfaite de ce que la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien, ou des citoyens de ladite Partie Contractante, détiennent substantiellement la propriété ou exercent un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien; ou

(b) si l'entreprise en question ne se conforme pas aux lois et/ou aux règlements généralement appliqués par ladite Partie Contractante; ou

(c) si, l'exploitation des services, par l' entreprise en question n'est pas conforme avec les conditions énoncées dans le présent Accord.

(2) A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation ou d'imposition des conditions énumérées au paragraphe (1) en vue d'empêcher des violations supplémentaires des lois et/ou des règlements ou des dispositions du présent Accord, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 15 du présent Accord.

ARTICLE 5
Charges d'utilisation

(1) Ni l'une ni l'autre des Parties Contractantes n'imposera ni ne permettra que soient imposées aux entreprises de transport aériens désignées de l'autre Partie Contractante des charges d'utilisation supérieures à celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant de services aériens internationaux similaires.

(2) Chacune des Parties Contractantes encouragera la tenue de consultations relatives aux charges d'utilisation entre ses propres autorités compétentes et les entreprises de transport aérien faisant appel aux services et facilités fournies par ces autorités, lorsque cela est applicable, et par le biais des organismes représentatifs de ces entreprises de transport aérien. Un préavis raisonnable concernant des propositions de modification des charges d'utilisation sera donné à ces utilisateurs afin de leur permettre d'exprimer leurs opinions avant que ces modifications ne soient apportées.

ARTICLE 6
Droits de douane et procédures

(1) Les aéronefs exploités sur des lignes aériennes internationales par la ou les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes, ainsi que leurs équipements normaux, les carburants

et lubrifiants et équipements déjà embarqués ou mis à bord de ces aéronefs et uniquement destinés à l'utilisation par ou à bord de ces aéronefs, pour ce qui concerne l'ensemble des droits de douane, accises, frais d'inspection et autres charges, jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante d'un traitement tout aussi favorable que celui accordé par l'autre Partie Contractante à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux ou aux entreprises de transport aériens de la nation la plus favorisée.

(2) Le même traitement sera accordé aux pièces de rechange introduites sur le territoire de chacune des Parties Contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs utilisés sur les lignes internationales des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante.

(3) Aucune des Parties Contractantes ne sera tenue d'accorder aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption des droits de douane, des frais d'inspection ou des charges similaires à moins que l'autre Partie Contractante accorde une même exemption à ses propres entreprises de transport aérien.

(4) L'équipement normal des aéronefs, de même que les fournitures et provisions de bord et autres articles destinés à être utilisés à bord des aéronefs de chacune des Parties Contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'accord des autorités douanières ayant autorité sur ce territoire.

(5) Les matériels auxquels il est fait référence aux paragraphes (1), (2) et (4) du présent Article pourront être soumis à une surveillance ou à un contrôle douaniers.

ARTICLE 7
Représentation

(1) L' entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante des représentants et du personnel commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

(2) Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

(3) Lesdits représentants et personnel observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec un délai minimal, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et personnel mentionnés au paragraphe (1) du présent Article.

(4) Sur base du principe de réciprocité, chacune des Parties Contractantes accorde aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur son territoire, directement et à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chacune des entreprises de transport aérien sera autorisée à vendre, et toute personne sera libre d'acquérir de tels titres de transport dans la devise locale ou dans toute autre devise librement convertible.

ARTICLE 8

Applicabilité des lois et règlements

(1) Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, l'entrée dans, et la sortie de son territoire des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs lors du séjour dans son territoire seront applicables aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante.

(2) Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée dans, le séjour dans et la sortie de son territoire , de passagers, personnels navigants et fret, y compris le courrier, et celles concernant les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront applicables aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et aux équipages, passagers, marchandises et au

courrier des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante pendant leur séjour sur son territoire.

(3) Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la quarantaine et d'autres règlements afférents.

(4) Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire. Les bagages et le fret en transit direct seront exempts de droits de douane et autres droits similaires.

ARTICLE 9

Principes régissant l'exploitation des services convenus

(1) Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront des opportunités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs.

(2) Dans l'exploitation des services convenus, la ou les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

(3) La capacité offerte sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées auront un rapport raisonnable avec les besoins en matière de transport entre les territoires des Parties Contractantes.

(4) Sur base des principes énoncés aux paragraphes précédents, la capacité à fournir ainsi que la fréquence des services à fournir par les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes seront convenues entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

(5) Toute augmentation de la capacité à fournir et/ou de la fréquence des services à fournir par les entreprises de transport aérien de l'une et l'autre Parties Contractantes auront pour base principale les exigences de trafic supplémentaires entre les territoires des Parties Contractantes et seront soumises à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Dans l'attente d'un tel accord ou d'un tel règlement, la capacité ainsi que la fréquence alors applicables resteront d'application.

ARTICLE 10
Echange d'informations relatives à l'exploitation

(1) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante pourront exiger des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante qu'elles leur remettent pour examen et approbation toutes informations relatives aux types de services et à leur fréquence, aux types d'aéronefs et aux horaires des vols, soixante (60) jours au moins avant la mise en oeuvre de l'exploitation des services convenus. Des informations similaires devront également être fournies trente (30) jours au moins avant l'introduction de changements dans l'exploitation desdits services convenus.

(2) La ou les entreprises de transport aérien désignées fourniront également toutes informations demandées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante de ce que les exigences du présent Accord sont dûment respectées.

ARTICLE 11
Statistiques

(1) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront, ou feront en sorte que ses entreprises de transport aériens désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des statistiques relatives au trafic opéré au cours de chaque mois d'exploitation des services convenus vers et à partir du territoire de l'autre Partie Contractante, avec indication des points d'embarquement et de débarquement de ce trafic. Ces statistiques seront fournies aussi rapidement que possible après la fin de chaque mois, mais en tout état de cause 30 jours au plus tard après la fin du mois auquel elles se rapportent.

(2) Sur demande, les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront, ou feront en sorte que ses entreprises de transport aériens désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des statistiques relatives à l'origine et à la destination véritables du trafic opéré à destination et à partir du territoire de cette autre Partie Contractante sur une période n'excédant pas une saison de trafic de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA), selon indication contenue dans la demande de statistiques afférente.

ARTICLE 12
Tarifs

(1) Pour les besoins des paragraphes suivants, le terme "tarifs" désigne les prix à payer pour le transport de passagers et de fret ainsi que les conditions auxquelles ces prix seront appliqués, y compris les prix et conditions régissant les activités d'agence et services auxiliaires, mais à l'exception des rémunérations et conditions applicables au transport de courrier.

(2) Les tarifs à appliquer par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien.

(3) Les tarifs auxquels il est fait référence au paragraphe (1) du présent Article seront si possible convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes; cet accord sera dans la mesure du possible convenu en faisant appel aux procédures de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (AITA).

(4) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date prévue pour leur prise d'effet. Ce délai pourra dans certaines circonstances être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

(5) L'accord y relatif peut être donné expressément. Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, conformément au paragraphe (4) du présent Article, les autorités aéronautiques d'aucune des Parties Contractantes n'ont exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, conformément au paragraphe (4) du présent Article, les autorités aéronautiques peuvent également convenir de ce que le délai endéans lequel l'avis de désaccord devra être donné sera de moins de trente (30) jours.

(6) Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe (3) du présent Article ou si, au cours du délai applicable tel que défini au paragraphe (5), les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes notifie à l'autre Partie Contractante son désaccord quant à un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe (3) du présent Article, lesdites autorités aéronautiques feront en sorte d'établir ce tarif par accord mutuel.

(7) Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif établi aux termes du paragraphe (4) ci-dessus, ou sur la définition d'un quelconque tarif établi conformément au paragraphe (6), le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord.

(8) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis. Aucun tarif ne pourra cependant être maintenu sur base des dispositions du présent paragraphe pour une durée supérieure à douze (12) mois à compter de la date à laquelle il aurait dû expirer.

ARTICLE 13
Transfert de recettes

(1) Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront en toute devise convertible et conformément aux réglementations sur les changes de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle le revenu a été réalisé.

(2) Ces transferts seront effectués sur base des taux de change officiels applicable aux paiements courants ou, lorsqu'il n'existe pas de taux de change officiels, aux taux du marché des change applicables aux paiement courants.

(3) En cas où un arrangement spécial régissant le règlement des paiements existerait entre les deux Parties Contractantes, les dispositions de cet arrangement seront d'application aux transferts de fonds définis au paragraphe (1) du présent Article.

ARTICLE 14
Sûreté de l'aviation

(1) En accord avec leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limitation quant à la généralité de leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes agiront notamment en conformité avec les dispositions édictées par la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ou tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties Contractantes.

(2) Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité d' aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

(3) Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention

relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

(4) Chaque Partie Contractante s'engage à ce que ces exploitants d'aéronefs soient tenus d'observer les dispositions de sûreté de l'aviation, dont référence au paragraphe (3) ci-dessus, que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur, le départ de, ou lors du séjour sur son territoire. Chacune des Parties Contractantes prendra des mesures adéquates pour assurer sur son territoire la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant et au cours de l'embarquement et du chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace spécifique.

(5) Lorsqu'un incident ou une menace d'incident de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

(6) Chacune des Parties Contractantes prendra toutes les mesure qu'elle estimera adéquates en vue d'assurer que tout aéronef ayant atterri sur son territoire et subissant une prise de possession illicite ou un autre acte d'interférence illicite soit retenu au sol, à moins que son départ soit rendu nécessaire en vue de protéger des vies humaines. A chaque fois que cela sera possible, ces mesures seront prises sur bases de consultations réciproques.

ARTICLE 15
Consultations et modifications

(1) Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande écrite.

(2) Toute modification du présent Accord convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

(3) Les deux Parties Contractantes conviennent que le tableau des routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement direct entre leurs autorités aéronautiques et que ces modifications entreront en vigueur à la date convenue entre elles.

ARTICLE 16
Règlements des différends

Si un quelconque différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront de prime abord de le régler par voie de négociations, faute de quoi le différend sera soumis aux Parties Contractantes en vue de règlement.

ARTICLE 17
Applicabilité des accords aériens multilatéraux

(1) Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens définis par le présent Accord les dispositions de la Convention seront d'application dans leur forme actuelle entre les Parties Contractantes pour toute la durée du présent Accord comme si elles faisaient partie intégrante de cet Accord, à moins que l'une et l'autre Parties Contractantes ratifient un amendement à la Convention, lequel aura sorti ses effets, auquel cas la Convention telle qu'amendée sera d'application pour la durée du présent Accord.

(2) Au cas où une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront.

ARTICLE 18
Dénonciation

(1) Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 19
Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur après exécution et accomplissement des formalités constitutionnelles des Parties Contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à New Delhi le 8e jour de janvier 2001, en deux exemplaires originaux comportant chacun trois textes d'authenticité égale en langues hindi, française et anglaise. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais fera foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE L'INDE

POUR LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ANNEXE

Tableau des Routes Aériennes

Section I

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg seront habilitées à opérer les services convenus sur les routes suivantes, dans l'un comme l'autre sens :

Points au départ	Points intermédiaires	Points de Destination	Points au-delà
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**
Points en Inde	Points à convenir	Luxembourg	Points à convenir

Section II

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de l'Inde seront habilitées à opérer les services convenus sur les routes suivantes, dans l'un comme l'autre sens :

Points au départ	Points intermédiaires	Points de Destination	Points au-delà
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**
Points au Luxembourg	Points à convenir	Delhi	Points à convenir

Nota bene :

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé sur le territoire de la Partie Contractante ayant désignée l'entreprise de transport en question.

2. Les points intermédiaires ou situés au-delà, non encore spécifiés pourront être desservis sans exercice de droits de trafic de 5^{e} liberté.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

RELATING TO AIR SERVICES

The Government of India and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, 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" means, in the case of India, the Director General of Civil Aviation, and in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation, or in both cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities;

(b) 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 Convention or of the Annexes under Article 94 or 90 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

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

(f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and amendment to it or to this Agreement; and

(g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2
Grant of Rights

(1) 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 Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes, are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each 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 the specified route, the airline(s) 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 Schedule to this Agreement, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

(3) Subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of Article 3 of this Agreement, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.

(4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one 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 that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party upto two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorisation(s).

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied 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 the grant of the operating authorisation(s) 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 (2) 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. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated

airline operates the agreed services by entering into any agreement (excluding financial lease agreements) with the airline of any other country or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designated 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 of the designated airline.

(5) When an airline has been designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4
Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party reserves to itself the right to revoke or suspend the operating autorisation granted to the airline designated by the other Contracting Party or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 (2) of this Agreement -
(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 nationals of such Contracting Party; or
(b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations normally applied by the Contracting Party granting those rights; or
(c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of the laws and/or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 5
User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on their own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable, through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges may be given to such users to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 6
Customs Duties and Procedures

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airline(s) 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 similar charges 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(s) 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 the international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party.

(3) Neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline(s) 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(s) 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 paragraphs (1), (2) and (4) of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

ARTICLE 7
Representation

(1) The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives, and commercial, operational and technical staff, as required, in connection with the operation of the agreed services.

(2) These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

(3) The representatives and staff be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

(4) Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 8

Applicability of Laws

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including 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.

(3) Neither Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

(4) 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 9

Principles Governing Operation of the Agreed Services

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

(2) In operating the agreed services, the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the whole or part of the same route(s).

(3) The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements between the territories of the Contracting Parties.

(4) Based upon the principles enshrined in the preceding paragraphs, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airlines of either Contracting Party shall be based primarily on the increased 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

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party may require the designated airline(s) of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least sixty days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules. Similar information shall also be supplied at least 30 days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

(2) The designated airline(s) shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 11
Provision of Statistics

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide 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 points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than 30 days following the month to which they relate.

(2) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Contracting Party for a period, not exceeding one IATA traffic season, as specified in the request.

ARTICLE 12
Tariffs

(1) For the purpose of the following paragraphs, the term "tariffs" 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(s) 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 (1) of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, whenever 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) The 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 provision in 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 16 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(s) of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances shall be made in any convertible currency 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, or any other convention on aviation security to which the Contracting Parties are party.

(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) 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
Consultation and Amendment

(1) Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. 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 on which the other Contracting Party receives a written request.

(2) Any modification to this Agreement agreed to as a result of the consultations shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(3) Modifications to the routes specified in the Annex may, however, be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force on the date determined by them.

ARTICLE 16
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 17
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 this 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 18
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing 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 acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice

shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 19
Entry into Force

This Agreement shall come into force after signature and fulfilment of the constitutional requirements of the Contracting Parties.

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

Done at New Delhi this 8th day of January, 2001 in two originals each in Hindi, French and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF INDIA

FOR THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

ANNEX

(Route Schedule)

Section I

The airline(s) designated by the Government of India shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes :

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**
Points in India	Points to be agreed	Luxembourg	Points to be agreed

Section II

The airline(s) designated by the Government of the Grand Duchy of Luxembourg shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes :

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**
Points in Luxembourg	Points to be agreed	Delhi	Points to be agreed

Notes :

1. The designated airlines of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. Intermediate and/or beyond points not specified may be served without exercising fifth freedom traffic rights.